



**Mestrado em Ciências Jurídico-Políticas**

**PROTEÇÃO DO MEIO AMBIENTE MARINHO FACE A  
POLUIÇÃO POR HIDROCARBONETOS: UM CONTRIBUTO  
PARA A ANÁLISE DA POLÍTICA MARÍTIMA EUROPEIA**

Mestranda:

**Marielle Ynara Teixeira Creão**

Orientadora:

**Exma. Professora Doutora Maria da Graça Jerónimo Enes Ferreira.**

Dissertação de Mestrado em Direito na área de Ciências Jurídico-Políticas, para a finalização do ciclo de estudos conducente ao grau de Mestre, apresentado à Faculdade de Direito da Universidade do Porto.

Porto,

Outubro de 2019.

## AGRADECIMENTOS

Propor-se a fazer um curso em outro país não é uma simples tarefa que se resume a uma candidatura e à expectativa do seu resultado. Significa atravessar um oceano de ideias, de conceitos, de imaginários, de aflições, alegrias, tristezas e saudades.

É uma conquista pessoal que reflete na sua família, nos seus amigos, na sua carreira e na trajetória de toda a sua vida futura. Uma ação com inúmeras variáveis para se alcançar um único resultado. Exatamente como é o fundamento da vida, estar em constante transformação.

Por essas transformações motivadoras que eu agradeço a Deus, à natureza, às forças que movimentam nossas vidas. Onde cada passo do passado me trouxe de alguma maneira até aqui.

Agradeço à minha mãe Maria Zenilde e ao meu pai José Geraldo, que apesar das inseguranças sentidas pela filha estar “sozinha” em uma nova realidade totalmente desconhecida, enviaram forças para que eu não desistisse todas as vezes que me deparei com momentos difíceis. Agradeço às minhas irmãs Ana e Mariana, por acreditarem nas minhas capacidades e sempre lembrarem que independente do que aconteça eu tenho um lugar para onde voltar. O vosso amor é fundamental.

Agradeço à Pituca, minha parceira canina, que curiosamente demonstrou entender muito bem todas as mudanças que nos foram ocorrendo e deu apoio com o seu afeto e companheirismo nessa nossa fase da vida.

Agradeço à nova família que ganhei no segundo ano do mestrado, a família do meu parceiro, amigo e namorado, Marcílio Correia, por todos os dias demonstrarem amizade e afeto. Em especial aos meus cunhados Ivan e Maurício, que tive a oportunidade de conhecê-los em um dos momentos mais delicados nessa minha morada em Portugal, quando coincidiu uma baixa na minha saúde com o falecimento da minha querida avó Juraci e prestaram-me imensa solidariedade. Momento este que também recebi consolos, apoios e ajudas incansáveis do meu companheiro Marcílio.

Agradeço ainda, à Vera Rocha por todos os anos de dedicação e cuidados ao meu pai; agradeço aos amigos que fiz em Portugal, sejam os de dentro da academia ou os de fora, pela cumplicidade e solidariedade compartilhadas. Gratidão aos funcionários e respeitados Professores Doutores e Doutoradas da Faculdade de Direito da Universidade do Porto que contribuíram nesta trajetória académica ao partilharem o vosso vasto conhecimento. Agradecimento em especial ao senhor Filipe de Jesus dos serviços da secretaria, que desde a candidatura ainda no Brasil, pacientemente sempre se dispôs a ajudar a todos. E ao senhor

Alexandre Simões da biblioteca, por sempre ser gentil na prestação dos seus serviços académicos.

Um agradecimento em particular à Doutora Marta Chantal e à minha orientadora, Doutora Graça Enes, por me apresentarem um mundo novo dentro do saber jurídico. Temas tão específicos, quanto especiais que instigaram-me e motivaram-me a concluir o curso. À minha orientadora devo especial gratidão pelo acolhimento enquanto orientanda e por todo o direcionamento no decurso da investigação.

São por estes agradecimentos pontuais e por tantos outros que fazer um mestrado fora do seu país de origem, torna-se uma oportunidade única. **Obrigada!**

*“O homem tem constantemente de somar experiências para prosseguir descobrindo, inventando, criando e progredindo. Atualmente, a capacidade do homem para transformar o seu entorno, se usada sabiamente, pode trazer a todos os povos os benefícios do desenvolvimento e da oportunidade de melhorar a qualidade de vida. Aplicada errônea e imprudentemente, tal faculdade pode causar danos incalculáveis ao ser humano e ao meio ambiente”.*

Declaração de Estocolmo sobre o Meio Ambiente Humano de 1972. Proclamação nº3 (tradução da autora).

## Resumo

A presente Tese de Mestrado visa reconhecer a conveniência do ordenamento jurídico das políticas da União Europeia de cooperação com os seus Estados-Membros diante de situações de graduada importância em que o ecossistema marinho requer a devida proteção. Para este efeito a investigação delimita-se em duas problemáticas transfronteiriças que afetam os mares e oceanos, em especial do Atlântico Nordeste: a poluição marinha por hidrocarbonetos provenientes da poluição por embarcações e da poluição terrestre. Ambas traduzidas respectivamente em poluição por derrames de petróleo em mares europeus por navios tanques e poluição por lixo marinho, nomeadamente o plástico em sua versão micro e macroscópica. Nesse contexto, dá-se destaque a princípios que regem o ordenamento jurídico do Direito da União Europeia em sua competência partilhada, tais como o princípio da subsidiariedade e o princípio da proporcionalidade. Ambos presentes nos esforços conjuntos da Comunidade com os Estados Membros e consequentemente com os demais sujeitos internacionais no domínio do ambiente em persecução multinível da qualidade do ecossistema marinho. Desta forma, a abordagem do tema é realizada sobre um contexto expositivo da doutrina, de políticas e regimes jurídicos concernentes ao tema. Por fim, este trabalho pretende contribuir para o estudo interdisciplinar do Direito Internacional, do Direito Europeu e do Direito do Mar no objetivo comum de alcançar a proteção do meio ambiente marinho por meio da tutela jurídica e de estratégias políticas que assegurem o usufruto sustentável dos seus recursos.

**Palavras-chave:** Direito Internacional, Direito Europeu, Direito do Mar, proteção dos mares e oceanos, políticas de proteção, poluição marinha.

## **Abstract**

This Master Thesis aims to recognize the convenience of the legal order of the European Union's policies of cooperation with its Member States in situations of major importance where the marine ecosystem requires due protection. For this purpose, this research focuses on two transboundary problems that affect seas and oceans, in particular, the North-East Atlantic: marine oil pollution from vessels pollution and land-based pollution. Both are translated, respectively, into oil spill pollution in European seas by tankers and pollution by marine litter, namely plastic in its micro and macroscopic versions. In this context, highlighting the principles governing the legal order of European Union law in their shared competence, such as the subsidiarity principle and the proportionality principle. Both present in the joint efforts of the Community with the Member States and, consequently, with the other international subjects in the environment field in pursuit of the marine ecosystem multilevel quality. Therefore, the subject approach is carried out in an expository context of the doctrine, policies and legal regulations associated with the theme. Finally, this master thesis aims to contribute to the interdisciplinary study of International law, European law and the Law of the Sea in the common goal of achieving protection of the marine environment through legal protection and political strategies that ensure the sustainable usufruct of its resources.

**Keywords:** International Law, European law, Law of the Sea, Protection of oceans and seas, Protection Policies, Marine Pollution.

## **ABREVIATURAS E ACRÓNIMOS**

|        |   |
|--------|---|
| AEA    | Agência Europeia do Ambiente  |
| AESM   | Agência Europeia de Segurança Marítima  |
| AMPs   | Áreas Marinhas Protegidas   |
| CDB    | Conferência sobre a Diversidade Biológica   |
| CNUDM  | Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar                                  |
| DGAM   | Direção Geral da Autoridade Marítima  |
| DQEM   | Diretiva-Quadro Estratégia Marinha  |
| ETIJ   | Estatuto do Tribunal Internacional de Justiça                                       |
| GESAMP | Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection |
| JAMP   | Joint Assessment and Monitoring Programme   |
| MARPOL | Maritime Pollution  |
| OEM    | Diretiva Ordenamento do Espaço Marítimo   |
| OMI    | Organização Marítima Internacional  |
| ONU    | Organização das Nações Unidas   |
| OSPAR  | Convenção para a Proteção do Meio Marinho do Atlântico Nordeste                     |
| PMI    | Política Marítima Integrada   |
| RAP    | Regional Action Plan  |
| TFUE   | Tratado de Funcionamento da União Europeia  |
| TJUE   | Tribunal de Justiça da União Europeia   |
| TUE    | Tratado da União Europeia   |
| UE     | União Europeia  |
| ZEE    | Zona Económica Exclusiva  |

## SUMÁRIO

|   |           |
|---|-----------|
| <b>INTRODUÇÃO .....</b>   | <b>1</b>  |
| <b>PARTE I - CONSIDERAÇÕES GERAIS .....</b>   | <b>6</b>  |
| 1. A RELEVÂNCIA ECONÓMICA, POLÍTICA E SOCIAL DO MEIO MARINHO .....  | 6         |
| 2. O DIREITO DO MAR NO DIREITO INTERNACIONAL PÚBLICO.....   | 7         |
| 2.1. O direito consuetudinário como fonte comum .....   | 7         |
| <b>PARTE II – ENQUADRAMENTO JURÍDICO-INTERNACIONAL .....</b>  | <b>9</b>  |
| 1. A CNUDM E A UNIÃO EUROPEIA NO DIREITO DO MAR .....   | 9         |
| 1.1. Definição jurídica do termo “mar” .....  | 9         |
| 1.2. A CNUDM como a Constituição dos Mares.....   | 9         |
| 1.3. A União Europeia enquanto Organização Internacional signatária da CNUDM .....                                | 10        |
| 2. FONTES E PRINCÍPIOS DO DIREITO DO MAR E DO DIREITO INTERNACIONAL   | 12        |
| 2.1. Fontes primárias (outras fontes comuns): convenções internacionais e princípios gerais do direito.....       | 12        |
| 2.1.1. Princípios Intrínsecos do Direito do Mar e do Direito Internacional  | 13        |
| 2.1.2. Parte XII da CNUDM: Proteção e Preservação do meio marinho   | 14        |
| 3. UNIÃO EUROPEIA: PRINCÍPIOS E OBJETIVOS APLICÁVEIS À PROTEÇÃO DO MEIO AMBIENTE MARINHO                          | 17        |
| 3.1. Princípio da atribuição e os objetivos ambientais.....   | 17        |
| 3.2. Princípio da subsidiariedade e da proporcionalidade .....  | 19        |
| 4. COMPETÊNCIA PARTILHADA DA UE COM OS ESTADOS MEMBROS NO ÂMBITO DO MEIO MARINHO E O PRINCÍPIO DA PREEMPÇÃO ..... | 21        |
| <b>PARTE III – PROTEÇÃO DO MEIO AMBIENTE MARINHO .....</b>  | <b>24</b> |
| 1. O USO DO TERMO “PROTEÇÃO” À LUZ DOS REGIMES INTERNACIONAIS.....  | 24        |
| 2. A PROTEÇÃO DO MEIO AMBIENTE MARINHO: CNUDM E A AGENDA 21 .....   | 25        |
| 3. OBRIGAÇÃO DE COOPERAÇÃO E PROTEÇÃO MULTINÍVEL .....  | 26        |
| 3.1. Âmbito global .....  | 26        |
| 3.2. Âmbito Comunitário.....  | 27        |



|  |           |
|--|-----------|
| 4. POLÍTICA DE PROTEÇÃO DO MEIO AMBIENTE MARINHO EUROPEU (UE) .....  | 28        |
| 4.1. Política Marítima Integrada (PMI) .....   | 28        |
| 4.2. Diretiva-Quadro Estratégia Marinha (DQEM) .....   | 29        |
| 4.3. Diretiva Ordenamento do Espaço Marítimo (OEM) .....   | 33        |
| 5. CONSIDERAÇÕES QUANTO A COMPETÊNCIA DA UE NAS POLÍTICAS DE COOPERAÇÃO INTERNACIONAL .....  | 35        |
| <b>PARTE IV – POLUIÇÃO DO MEIO AMBIENTE MARINHO .....</b>  | <b>37</b> |
| 1. FONTES E TIPOS DE POLUIÇÃO MARINHA.....   | 37        |
| 2. POLUIÇÃO POR HIDROCARBONETOS EM MARES EUROPEUS .....  | 39        |
| 2.1. Poluição Proveniente de embarcações: incidentes com navios tanques e os regimes de proteção.....  | 40        |
| 2.1.1. A União Europeia e o regime global de cooperação internacional (OMI)  | 43        |
| 2.1.2. A competência da UE em acordos de cooperação regional entre Estados Membros e convenções internacionais em que a Comunidade não é signatária: Acórdão C-15/17 | 45        |
| 2.1.3. Medida de prevenção a nível europeu - AESM  | 47        |
| 2.1.4. Medidas a nível regional – OSPAR  | 50        |
| 2.2. Poluição Marinha de origem terrestre: os plásticos nos oceanos e o regime de proteção (Diretiva (EU) 2019/904) .....  | 52        |
| 2.2.1. Estratégia Europeia para os Plásticos - Diretiva (EU)2019/904   | 55        |
| 2.2.2. Medidas de cooperação regional no combate ao lixo marinho nos mares da UE – Comissão OSPAR  | 58        |
| 3. RELATÓRIO SOBRE A AVALIAÇÃO DOS PROGRAMAS DE MEDIDAS DOS ESTADOS-MEMBROS AO ABRIGO DA DQEM.....   | 59        |
| <b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>  | <b>63</b> |
| <b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>  | <b>65</b> |

## INTRODUÇÃO

Tanto quanto a proteção do ecossistema marinho seja uma questão de preocupação recente dos Estados, a União Europeia tão somente nos primórdios do atual milénio, passou a compreender os mares e oceanos em suas políticas no domínio do ambiente.

Como bem resumiu Frank (2007, p.1), a Comunidade Europeia ao invés de adotar as suas próprias regras e padrões, tradicionalmente manteve-se sob a existência de regimes internacionais como a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) e os demais acordos globais e regionais. Situação alterada ao longo dos anos em razão da exigência das demais partes contratantes das convenções, para que a União Europeia passasse a ter uma posição mais ativa enquanto Organização Internacional, o que culminou nas políticas ora investigadas.

Outrossim, a União Europeia compartilha as suas competências, no que diz respeito ao seu espaço marinho, com os Estados-Membros o que requer uma coordenação das suas ações conjuntas, quer para implementar a CNUDM em seu ordenamento interno, quer para dirimir questões legais em casos onde a Comunidade, diferentemente daqueles, não é parte signatária. Como ocorre em assuntos relacionados à Organização Marítima Internacional (OMI).

Ademais, consoante a esse panorama da imperatividade do Direito Internacional, reconhece-se a importância histórica dos mares como um elo globalizador entre as sociedades. Como muito bem descreveu o poeta Fernando Pessoa “Deus quis que a terra fosse toda uma, que o mar unisse, já não separasse”<sup>1</sup>.

Diante do exposto, reconhece-se a crescente procura do espaço marítimo e dos seus recursos para diferentes fins, e consequentemente, reconhece-se a poluição marinha a nível global como uma atual preocupação que põem em alerta constante todos os esforços condizentes às políticas estratégicas e os enquadramentos jurídicos para uma boa gestão e governança dos mares e oceanos.

Nesse contexto, a presente tese propõe-se a desenvolver-se a partir de uma progressiva análise expositiva dos principais fundamentos que permeiam a temática da proteção do meio ambiente marinho da União Europeia no âmbito da Política Marítima Integrada (PMI).

---

<sup>1</sup> Nota: O “Mar Português”, poema publicado em 1934 no livro “Mensagem” de Fernando Pessoa.

De igual maneira, a presente investigação tem por objeto de análise dispositivos jurídicos e estratégias políticas como planos de ação da PMI, na persecução da proteção do meio ambiente marinho. A considerar para tal efeito duas problemáticas extremas da poluição marinha por hidrocarbonetos: a poluição por derrames e/ou descargas de petróleo em mares europeus por embarcações e a poluição por lixo marinho, nomeadamente o plástico, em sua versão micro e macroscópica.

Deste modo, a propositura da investigação é perceber se diante do amplo, complexo e por vezes repetitivo quadro jurídico internacional rececionado e elaborado pelo ordenamento da União Europeia e consequentemente pelos Estados-Membros no âmbito da sua competência partilhada no domínio do ambiente, está a ser eficaz e proporcional ao nível da proteção exigida pelo ecossistema marinho diante dos impactos danosos causados a si pelas atividades humanas. Em outras palavras, será que os instrumentos legais internacionais estão a ser tanto quanto protetivos e imperativos a ponto de solucionar os problemas em questão?

Para este efeito a investigação delimitou-se na ocorrência dessas duas problemáticas transfronteiriças, no espaço marinho do Oceano Atlântico Nordeste da União Europeia, região que representa o maior risco de sofrer danos ambientais seja por embarcações, ou por lixo marinho proveniente dos Estados costeiros. A grande incidência desses danos justifica-se por tal região ser a responsável por 90% da rota de navegação do mercado externo da União e responsável por cerca de 35% do mercado interno (OSPAR, 2009. p.08).

Oportunamente, vale ressaltar que, em razão da sua complexidade, a proposta de investigação consiste em uma ampla diversidade de estudos transversais. Portanto, nesta Tese, serão apresentados apenas os pontos presumidamente mais relevantes à presente questão.

Logo, não faz parte da proposta desta investigação abordar análise quantitativa de amostra de lixo marinho, ou ainda em relação às embarcações, as responsabilidades e compensações dos danos causados, nem minuciar padrões de salvaguarda marítima ou de descargas de óleo no que tange ao combate da poluição operacional, ou mesmo padrões de navegação que intencionam reduzir a probabilidade de colisão ou a regulamentação do tráfego em áreas vulneráveis de modo a prevenir os riscos de vazamento de petróleo e consequentemente os danos ambientais. Tão pouco abordar conflitos de interesses entre os estados costeiros, o estado de bandeira e a União Europeia na preservação da liberdade de navegação, ou ainda, abordar políticas comuns de conservação dos recursos biológicos, áreas marinhas especiais e demais assuntos conexos.

Caberá à narrativa limitar-se a uma análise da política de proteção da Comunidade e dos Estados-Membros, em uma perspectiva multinível de cooperação.

Caberá também à investigação, sobre tal perspectiva, delimitar-se no âmbito regional à política de maior proeminência no espaço em questão, a Comissão OSPAR, principal plataforma de desenvolvimento das estratégias marinhas em variadas atividades humanas com impactos danosos ao ecossistema marinho do seu espaço de coordenação.

Para o efeito, a abordagem metodológica do tema foi desenvolvida sobre um contexto expositivo da Doutrina internacional, de Regimes Jurídicos, Documentos Oficiais de Agências e de Políticas estratégicas concernentes à investigação. Os quais passaram por análise comparativa de distintos dispositivos legais (Diretivas, Convenções, Comunicados, Acórdãos), análise de matérias jornalísticas, análise de mapas, relatórios e revistas do assunto.

Para além da literatura descrita, a investigação deu-se a partir do impulso inicial obtido através de Documentários, vídeos e reportagens relacionados aos tipos de poluições abordadas, tais como: “A Plastic Ocean” (National Geographic, 2016); a série de 10 vídeos “Mares Limpos” (Menos 1 Lixo, 2018), *inter alia*, o “Le Torrey Canyon, la première des marées noires” (France 3 Bretagne, 2018).

Dito isto, o desenvolvimento do tema foi dividido em quatro Partes. A saber:

**Parte I** – Inicialmente faz-se um reconhecimento do grande potencial económico, político e social que as atividades humanas podem gerar através do uso sustentável do mar. Em seguida, contextualiza-se a evolução jurídica do Direito do Mar localizando-o como um segmento do Direito Internacional Público, onde, a partir de um esforço pioneiro de codificação e de progressivo desenvolvimento as suas regras consuetudinárias compilaram-se e deram origem à Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, passando a ser conhecida como a Constituição dos Mares.

**Parte II** - Diferente de outros autores que priorizam os contextos históricos, opta-se nesta Parte por desenvolver uma exposição dos princípios e das fontes correlatas ao Direito do Mar e ao Direito Internacional com o seu devido espelhamento na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e na União Europeia enquanto Organização Internacional signatária da CNUDM e também como Comunidade promotora de ações que garantam a proteção do meio ambiente marinho.

Para este efeito, dá-se destaque a princípios que regem o ordenamento jurídico do Direito da União Europeia em sua competência partilhada, tais como o princípio da atribuição, da subsidiariedade e o princípio da proporcionalidade.

Desta maneira, o propósito da Parte II é fornecer uma compreensão de como tais princípios podem estar presentes de forma expressa ou indireta como base jurídica em políticas e ações de proteção do meio marinho da União Europeia enquanto Comunidade.

Por fim, a importância dada na explanação de tais fundamentações deve-se à preocupação frente ao risco de obscurantismo que a proposição do presente trabalho incorreria sem a compreensão necessária do sustentáculo jurídico de políticas e ações práticas na proteção dos mares. Destarte, fornece a base necessária não apenas para a compreensão da temática em si mesma, mas o fundamento para uma análise crítica/expositiva pelo leitor quanto às problemáticas existentes em relação aos mares, em especial as abordadas na Parte IV e assim perceber se os regimes internacionais estão adequados e eficientes face aos objetivos perseguidos em seu plano de ação em relação às problemáticas apresentadas.

**Parte III** - mantém-se na progressiva construção da proposta do trabalho ao concentrar-se na temática da proteção do meio ambiente marinho.

Com isto, pretende-se apresentar as principais ações políticas de coordenação e cooperação multinível no espaço comunitário, nomeadamente a Política Marítima Integrada e os seus principais regimes – Diretiva-Quadro Estratégia Marinha (DQEM) e a Diretiva Ordenamento do Espaço Marítimo (OEM) - conciliados à base jurídica internacional concernente e desenvolvida em tópicos anteriores.

**Parte IV** - É suposto que a temática da proteção marinha exista em razão de um precedente risco evitável com medidas que antevejam as ocorrências dos factos e das fontes oriundas.

Deste modo, com fins de consolidação dessa linha progressiva de desenvolvimento sobre a proteção do meio marinho no espaço comunitário, o trabalho debruça-se na aplicabilidade das Políticas apresentadas com o propósito de alcançar os objetivos firmados no regime jurídico internacional.

Para tanto, é realizado um reconhecimento das problemáticas transfronteiriças previamente delimitadas para a investigação, sob algumas das medidas adotadas por aquelas políticas, na perspetiva regional da Comissão OSPAR e comunitária através da Agência

Europeia de Segurança Marítima (AESM) e da Diretiva (UE)2019/904. Ademais, é realizada a análise do Relatório da Comissão sobre a avaliação das medidas e programas adotados ao abrigo da DQEM, COM(2018) 562 final.

Assim, reunidos todos os elementos desenvolvidos ao longo da investigação, pretende-se chegar às considerações finais a respeito da proposição inicialmente apresentada.

Por fim, considera-se estar diante de uma matéria relevante, no qual através das mudanças do cenário de proteção ambiental, medidas adotadas pela União Europeia, poderão alcançar maior eficácia na sua solução a nível global.

Doravante, a presente Tese pretende contribuir para o estudo interdisciplinar do Direito Internacional, do Direito Europeu e do Direito do Mar no objetivo comum de alcançar a proteção do meio ambiente marinho por meio da tutela jurídica e de estratégias políticas que assegurem o usufruto sustentável dos seus recursos.

## PARTE I - CONSIDERAÇÕES GERAIS

*“O mar não é um obstáculo: é um caminho”*

Amyr Klink

### 1. A relevância económica, política e social do meio marinho

Em termos globais, é perceptível a importância natural dos mares para a Humanidade, tanto pela constituição dos territórios, quanto pela história das civilizações, e ainda, seja por sempre ter sido uma relevante via de circulação de transporte, ou por ser um inegável meio exploratório de recursos vivos e não vivos. Incluídos nesse conjunto de valores, destaca-se quanto sinónimo de poder e riqueza a quem detenha acesso e controlo deste espaço no sentido económico, jurídico e/ou político.

Entretanto, assim como sinónimo de força, contraditoriamente o mesmo é muito sensível a qualquer alteração em seu espaço, levando a um provável desequilíbrio causado, em sua grande maioria, pela ação humana.

Em relação ao aspeto económico, o mar revela-se como o meio que mais se destaca no desenvolvimento económico mundial, o que sinaliza 95% do transporte internacional de mercadorias.<sup>2</sup>

Para além do transporte marítimo de carga, o seu destaque dá-se em um conjunto de atividades tradicionais e modernas de exploração do todo oceânico, denominado de “economia do mar”, ou em um contexto atualizado, chamado de “economia azul”, tais como: a pesca, a aquicultura, a extração de petróleo e gás offshore; o transporte de passageiros; as instalações portuárias e a logística; a construção naval; o turismo de cruzeiros, o turismo costeiro, a náutica de recreio, o desporto e a cultura; o ensino, a formação e a investigação científica; as energias renováveis do oceano (eólica, ondas e marés); a biotecnologia marinha (biocombustíveis, recursos genéticos, farmacêuticos); a mineração em águas profundas; a defesa das áreas marítimas, entre outras, onde, sob uma ótica de uso sustentável, os ecossistemas oceânicos sejam capazes de suportá-las, permanecendo saudável.<sup>3</sup>

Como é possível verificar, a sua dimensão vai para além de um horizonte longínquo e inalcançável. Associado à sua importância histórica e económica, podemos perceber o seu valor

---

<sup>2</sup> ZANELLA, Tiago V. *Manual de Direito do Mar*. Editora D’Plácido, Belo Horizonte. 2017. p.27.

<sup>3</sup> ECONOMIA AZUL. *Economia azul a nova economia do mar*. 2010. [consult. 18 jun. 2019]. Recuperado de <https://www.economiaazul.pt/#/economiaazul/>.

social na geração de empregos e o seu valor jurídico-político ao ser dividido em diversas zonas de jurisdição<sup>4</sup>, que regulam as atividades humanas no oceano, com políticas dirigidas para a gestão, a proteção, a preservação e a conservação das águas e dos ecossistemas marinhos de forma integrada com fins de impedir a sua deterioração.

## **2. O Direito do Mar no Direito Internacional Público**

### **2.1. O direito consuetudinário como fonte comum**

Em sua origem mais remota, as regras do Direito do Mar encontram base no direito costumeiro, fonte que assume grande destaque no Direito Internacional, resultante das práticas entre os Estados e destes para com os demais sujeitos internacionais em suas relações bilaterais e multilaterais<sup>5</sup>. Nesse sentido afirma Tanaka (2012, p.74), “O direito internacional do mar é um dos mais antigos ramos do direito internacional público”.

No mais, é importante salientar que a manifestação consuetudinária se estrutura em elementos como o uso ao longo do tempo, a repetição de comportamentos e a convicção de obrigatoriedade voluntariamente manifesta por seus sujeitos.<sup>6 7</sup>

Nesse sentido, frisa-se que as costumeiras regras de Direito do Mar, encontram-se compiladas na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), desde a sua aprovação em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982, com entrada em vigor em 16 de novembro de 1994. Esforço pioneiro de codificação e desenvolvimento progressivo do

---

<sup>4</sup> Nomeadamente: águas interiores, mar territorial, águas arquipelágicas, zona contígua, zona económica exclusiva (ZEE), plataforma continental, alto mar e a Área.

<sup>5</sup> Inclusive está presente no art.38º, b) do Estatuto do Tribunal Internacional de Justiça, principal órgão judicial das Nações Unidas com a seguinte redação traduzida pela autora: “art.38º n.1. A Corte cuja função é decidir de acordo com o Direito Internacional em disputas que lhe são submetidas, deverá aplicar: (...) b) o costume internacional, como evidência das práticas gerais aceitas como lei”. Cf. ESTATUTO DO TRIBUNAL INTERNACIONAL DE JUSTIÇA. *Statute of the International Court of Justice*. 1946. [consult. 01 mar. 2019]. Recuperado de <https://www.icj-cij.org/en/statute>.

<sup>6</sup> MIRANDA, Jorge. *Curso de Direito Internacional Público*. Editora Principia. Cascais. 2004. pp.39 a 47.

<sup>7</sup> Em razão desses elementos, o direito consuetudinário teve especial contributo da jurisprudência internacional para a sua vivificação. Um exemplo é o caso da plataforma continental, que após uma declaração proferida pelo então Presidente norte americano Harry Truman em 28 de setembro de 1945, onde reivindicava para os Estados Unidos o direito exclusivo de exploração e pesquisa de toda a plataforma continental, marcou historicamente a criação e a autonomização desta figura jurídica ulteriormente incorporada na Convenção de Genebra de 1958 sobre a Plataforma Continental. Sendo que esta ação, multiplicou-se por vários outros Estados. Cf.: IML, Instituto dos Mares da Lusófia. *A delimitação da Plataforma Continental: a questão dos vizinhos*. 2010. [consult. 01 mar. 2019]. Recuperado de <http://www.imlusofonia.org/index.php/actividades/jornadas-em-2010/236-mestre-alexandra-von-boehm-amolly>. Cf.: PEREIRA, André Gonçalves & QUADROS, Fausto de. *Manual de Direito Internacional Público*. 3ª ed., revista e aumentada (reimpressão). Coimbra: Editora Almedina, 1995. p.161.



direito internacional que lhe concedera, por fim, o reconhecimento de *Magna Carta* dos Mares e Oceanos<sup>8</sup>.

Por fim, há de se considerar, que após a sua criação, a CNUDM repercutiu no direito consuetudinário<sup>9</sup>. Tendo em vista ser um tratado multilateral com 168 Estados signatários (167 Estados e uma Organização Internacional, a União Europeia)<sup>10</sup>, obrigados a exercê-la na prática<sup>11</sup> e com relevante cautela para que não influenciem no direito costumeiro frente a disposições incompatíveis com a Convenção<sup>12</sup>.

---

<sup>8</sup> TREVES, Tullio. *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. 2008. [consult. 20 jun. 2019]. Recuperado de [http://legal.un.org/avl/pdf/ha/uncls/uncls\\_s.pdf](http://legal.un.org/avl/pdf/ha/uncls/uncls_s.pdf). p.01.

<sup>9</sup> Idem. *Problemas Generales del Derecho Internacional a la luz de la Convencion de las Naciones Unidad sobre el Derecho del Mar*. 1984. [consult. 20 jun. 2019]. Recuperado de <https://www.ehu.eus/documents/10067636/10451634/1984-Tullio-Treves.pdf/d01d26b1-b572-891b-876c-2add5427a8ed>. pp.34–45.

<sup>10</sup> ITLOS, International Tribunal for the Law of the Sea. *General Information*. 2019. [consult. 20 jun. 2019]. Recuperado de <https://www.itlos.org/general-information/>.

<sup>11</sup> Vide: art.311, nº 1, CNUDM. Tradução da autora: “A presente Convenção prevalece, nas relações entre os Estados Partes, sobre as Convenções de Genebra sobre o Direito do Mar de 29 de abril de 1958”. CNUDM. *United Nations Convention on the law of the sea 1982- a commentary*. Vol.V. (articles 279 to 320 – final act, Annex I). Martinus Nijhoff Publishers. Center for Oceans Law and Policy. University of Virginia. Dordrecht/Boston/London. 2002 c. p. 229.

<sup>12</sup> Cf. CZYBULKA, Detlef. Part XII Protection and preservation of the marine environment. In: Proelss, *United Nations Convention on the Law of the Sea – A commentary*. 1st edition, C.H.Beck-Hart-Nomos, 2017. p. 1284.

## **PARTE II – ENQUADRAMENTO JURÍDICO-INTERNACIONAL**

### **1. A CNUDM e a União Europeia no Direito do Mar**

#### **1.1. Definição jurídica do termo “mar”**

Segundo Zanella (2017. p.33), juridicamente, o mar é considerado para o Direito Internacional como o espaço de água salgada que constitui uma comunicação livre e natural entre os povos e que, não obstante, podem ser regulados por normas do Direito do Mar, do Direito Marítimo ou da Navegação segundo a vontade dos Estados interessados.

Na definição jurídica, o autor iguala o significado do termo “mar” às expressões oceanos, mares, espaço marítimo, marinho ou oceânico, ambiente ou meio marinho, consoante à CNUDM, que não faz qualquer distinção no emprego das diferentes expressões. Assim, no presente trabalho também será usada de forma indistinta os supracitados termos.

#### **1.2. A CNUDM como a Constituição dos Mares**

Como fora mencionado na Parte I, a CNUDM, desde a sua aprovação em Montego Bay em 1982, é considerada a Constituição dos Mares<sup>13</sup> e por esta razão, em termos gerais, a mesma será sempre tida como base jurídica para a estrutura que conduz as atividades humanas no mar e como a norma definidora da extensão dos direitos e deveres dos Estados em diferentes zonas marítimas, além de determinar a capacidade dos Estados em adotar a legislação, inclusive quanto às regras ambientais; e à jurisdição de execução, no qual está a capacidade dos Estados em impor o cumprimento das regras e em punir as violações<sup>14</sup>.

*Inter alia*, a Convenção limita a capacidade dos Estados costeiros quanto ao controlo dos Estados estrangeiros em águas sob à sua soberania e jurisdição com níveis de controlo que

---

<sup>13</sup> Vide: KOH. T.B. A constitution for the oceans. In *United Nations Convention on the law of the sea 1982 - A commentary*. Vol.1. Martinus Nijhoff Publishers. Center for Oceans Law and Policy. University of Virginia. pp. 11–16.

<sup>14</sup> FRANK, Veronica. *European Community and Marine Environmental Protection in the International Law of the Sea: Implementing Global Obligations at the Regional Level (Publications on Ocean development; V.58)*. Ed. Martinus Nijhoff Publishers. Leiden/Boston. 2007. pp.16-17.

variam conforme o tipo de atividade e a zona marítima concernente<sup>15</sup> (e.g.: o direito à passagem inocente, art.17º, Parte II da CNUDM)<sup>16</sup>.

O ponto destacado acima é de relevada importância quanto à codificação do direito costumeiro no Direito do Mar por via da CNUDM, uma vez que as situações que cercam o meio marinho e a comunidade internacional constantemente sofrem mudanças.

Ademais, dado que os oceanos formam uma unidade que não reconhece fronteiras é necessário que haja uma gestão adequada quanto às medidas adotadas entre os Estados signatários, principalmente em relação à solução das problemáticas causadas ao mesmo por ações humanas.

### **1.3. A União Europeia enquanto Organização Internacional signatária da CNUDM**

Desde 1998 a União Europeia – UE (a partir de agora também identificada no presente trabalho pelo termo “Comunidade Europeia”, “União” ou apenas, “Comunidade”), enquanto Organização Internacional, é signatária da CNUDM. Condição que implica diretamente em seu ordenamento interno.

Ortega (2014, p.141) elucida que a UE como Organização internacional sofre incidência direta do Direito Internacional, seja em suas relações entre os Estados-Membros que continuam sendo regidos pelo Direito Internacional na medida em que estão vinculados de modo expresso ao Direito da União<sup>17</sup>, seja pelo o seu próprio ordenamento que se apoia nos Tratados Internacionais que tem estabelecido e que constituem o seu “Direito primário”.

Dito isso, as normas de Direito Internacional possuem supremacia sobre o Direito da União sobretudo em relação ao seu direito secundário, uma vez que apesar deste ser adotado pelas instituições da Comunidade, suas disposições ainda que derivem dos Tratados que a UE estabelece, não são consideradas normas de Direito Internacional.<sup>18 19</sup>

---

<sup>15</sup> FRANK, Veronica. *European Community and Marine Environmental Protection in the International Law of the Sea: Implementing Global Obligations at the Regional Level (Publications on Ocean development; V.58)*. Ed. Martinus Nijhoff Publishers. Leiden/Boston. 2007. p. 17.

<sup>16</sup> ONU, Organização das Nações Unidas. *United Nations Convention on the Law of the Sea*. 1982. Recuperado de: [https://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf). p.30.

<sup>17</sup> Vide: O nº44 da Sentença do Tribunal de Justiça Hungria *versus* República Eslováquia. Processo C-364/10 de 16 de outubro de 2012. O TJUE recorda que “o Direito da União deve interpretar-se à luz das normas pertinentes do Direito Internacional, dado que desse Direito forma-se parte do ordenamento jurídico da União e vincula as suas instituições”.

<sup>18</sup> ORTEGA, Manuel Medina. La incorporación del derecho internacional del mar em el ordenamento jurídico de la unión europea. In: *La Contribución de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar a la buena gobernanza de los mares y oceanos*. Vol.I. Editorale Scientifica. AssIDMer, 2014. p.143.

<sup>19</sup> MACHADO, Jonatas E.M. *Direito da União Europeia*. – 2ª ed. Coimbra Editora. 2014. pp. 45-47.

Assim, a considerar a primazia do Direito Internacional é correto afirmar que atualmente os elementos base desta integração política, jurídica, económica e social que é a UE desenvolveram-se e evoluíram para múltiplas garantias e direitos que tentam assegurar a paz social entre os povos<sup>20</sup> e recursos sustentáveis para a manutenção das presentes e futuras gerações, o que naturalmente abrange as suas ações no domínio do meio ambiente marinho<sup>21</sup>. Em seguimento a esse raciocínio, a CNUDM por ser uma norma de direito internacional, confere vinculação às normas internas das suas partes signatárias a incluir neste rol a União Europeia<sup>22</sup>.

Assim, de modo a cumprir com a suas obrigações enquanto signatária da CNUDM, a União Europeia, *inter alia*, elabora estratégias políticas de integração marinha que serão abordadas com mais detalhes na Parte III da presente investigação; e programas de ações de segurança, limpeza e uma gestão sustentável dos oceanos na Europa e em torno do mundo como ocorre com a Agenda para os Oceanos<sup>23</sup>.

---

<sup>20</sup> Como reconhecimento dos seus esforços, a União Europeia recebeu o Prémio Nobel da Paz de 2012 em virtude do seu êxito da luta pela paz e reconciliação, a democracia e os direitos humanos, além de promover a fraternidade entre as nações. Cf. UNIÃO EUROPEIA. *União Europeia recebe Prémio Nobel da Paz de 2012*. 2012 b. [consult. 09 dez. 2018]. Recuperado de [https://europa.eu/european-union/about-eu/history/2010-today/2012/eu-nobel\\_pt](https://europa.eu/european-union/about-eu/history/2010-today/2012/eu-nobel_pt).

<sup>21</sup> O artigo 21º, nº1 e nº2 b) do Tratado da União Europeia, afirma que “a ação da União no cenário internacional se baseará nos princípios que tem inspirado a sua criação, desenvolvimento e ampliação e que pretende fomentá-los e consolidá-los no resto do mundo”. Dentre estes princípios Ortega (2014, p.141) cita o respeito aos princípios da Carta das Nações Unidas e o Direito Internacional. Neste sentido, a CNUDM, afirma em seu prefácio que a sua própria codificação veio para contribuir para o fortalecimento da paz, da segurança, da cooperação e das relações de amizade entre todas as nações, conforme os princípios de justiça e igualdade de direitos, além de promover o progresso económico e social, além do bem-estar de todos os povos do mundo de acordo com os Propósitos e Princípios das Nações Unidas. Propósitos existentes tanto no preâmbulo do Tratado de Funcionamento da União Europeia (TFUE), quanto no texto do art. 3º, nº1 do Tratado da União Europeia – (TUE), versões consolidadas.

<sup>22</sup> “Contudo, o TJUE tem decidido no sentido de que, perante acordos mistos ratificados quer pela UE, quer pelos Estados-Membros, que regulem matérias para as quais a UE tem competência (que não precisa ser exclusiva, mas tão só partilhada) quem deverá dirimir os conflitos será o TJUE e não o Tribunal Internacional do Direito do Mar”. PINTO, Ana Rita Babo. *Direito do Mar: internacionalização do direito europeu ou europeização do direito internacional?*. 2015. [consult. 19 de junho de 2019]. Recuperado de: [https://www.vda.pt/xms/files/v1/Publicacoes/2015/Direito\\_do\\_mar\\_artigo\\_preliminar\\_e\\_biblio.pdf](https://www.vda.pt/xms/files/v1/Publicacoes/2015/Direito_do_mar_artigo_preliminar_e_biblio.pdf) p.04. Cf. Acórdão de 30 de maio de 2006, C-459/03, caso MOX Plant. Cf. Acórdão de 7 de outubro de 2004, Processo C-239/03.

<sup>23</sup> Cf. COMISSÃO EUROPEIA. *International Ocean Governance: an agenda for the future of our oceans*. 2019 a. [consult. 10 set. 2019]. Recuperado de [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/ocean-governance\\_en](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/ocean-governance_en).

## 2. Fontes e princípios do Direito do Mar e do Direito Internacional

### 2.1. Fontes primárias (outras fontes comuns): convenções internacionais e princípios gerais do direito

Dito que o Direito do Mar e naturalmente a CNDUM estão assentes no Direito Internacional é de se considerar que além do costume, as demais fontes desse último elencadas no art.38º do Estatuto do Tribunal Internacional de Justiça (ETIJ)<sup>24</sup>, as convenções e os princípios gerais do direito, também compõem comumente a sua base jurídica.

Entretanto, para a presente investigação caberá o destaque apenas nos tratados<sup>25</sup>, por ser o instrumento que concretiza formalmente os acordos de vontades entre os sujeitos do Direito Internacional<sup>26 27</sup>.

De modo complementar, Rothwell e Stephens (2016, p. 23) analisam um aspeto baseado nos tratados que não deve ser ignorado, o crescente número de tratados multilaterais a nível global e regional que abordam cada vez mais assuntos que tenham uma dimensão no Direito do Mar, com proeminência dos tratados multilaterais adotados sob a proteção da Organização Marítima Internacional (OMI) listadas em mais de trinta títulos relacionados à poluição

---

<sup>24</sup> Em tradução da autora, art.38º, ETIJ: 1. A Corte, cuja função é decidir em conformidade com o Direito Internacional, as controvérsias que lhes forem submetidas, deverá aplicar; a) as convenções internacionais, sejam gerais ou particulares, que estabeleçam regras expressas reconhecidas pelos Estados litigantes; b) o costume internacional, como evidência de uma prática geral aceita como lei; c) os princípios gerais do direito reconhecido pelas nações civilizadas. ESTATUTO DO TRIBUNAL INTERNACIONAL DE JUSTIÇA. *Statute of the International Court of Justice*. 1946. [consult. 01 mar. 2019]. Recuperado de <https://www.icj-cij.org/en/statute>.

<sup>25</sup> A título de nomenclatura pode-se identificar os termos comumente utilizados como sinônimos, tais quais: pactos, como o Pacto de San José da Costa Rica; carta para a Organização das Nações Unidas; estatuto para o Tribunal Internacional de Justiça; constituição, acordo, protocolos, resolução, além de tratado e convenção propriamente ditos utilizados como designação genérica do documento internacional.

<sup>26</sup> A Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados de maio de 1969 em seu art.2º, nº1 define o termo empregado a tratado entendido como: (a) “Tratado” significa um acordo internacional concluído entre Estados, formalmente escrito e regido pelo Direito Internacional, incorporado em um único instrumento ou em dois ou mais instrumentos relacionados em qualquer que seja a sua designação específica [...]. No mais, as convenções são os instrumentos que tem atingido proporções de maior relevância desde a sua codificação na Convenção de Viena. Em seu preâmbulo a Convenção reconhece os tratados como regras fundamentais na história das relações internacionais com o seguinte texto: “Aos Estados Partes da presente Convenção. Considera-se o papel fundamental dos tratados na história das relações internacionais. Reconhece-se a sempre crescente importância dos tratados como uma fonte do direito internacional e como um meio de desenvolver a cooperação pacífica entre as nações, qualquer que seja o seu sistema constitucional e social, [...]”. Tradução da autora. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. *Vienna Convention on the law of treaties (with annex). Concluded at Vienna on 23 May 1969*. 1969. [consult. 02 mar. 2019]. Recuperado de <https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%201155/volume-1155-i-18232-english.pdf>.

<sup>27</sup> Sobre os sujeitos do Direito internacional Cf. ARRIBAS, Gloria Fernández. *Las capacidades de la Unión Europea como sujeto de Derecho Internacional*. Educatori, 2010.

marinha, provenientes principalmente de navios<sup>28</sup>. Acrescenta que ao serem incorporados à estrutura principal encontrada na CNUDM, tais tratados multilaterais e bilaterais não apenas dão corpo e extensão ao direito internacional, no que compreende o direito do mar, mas também proporcionam alcance e profundidade aparentes quanto a matéria.

Por fim, Zanella (2017, p.29) afirma que a juridificação do Direito do Mar, provém em grande parte da prática internacional em atender as novas realidades económicas, tecnológicas, sociais e políticas. Em outras palavras, possui seus fundamentos jurídicos, portanto, em princípios políticos e económicos de defesa.

### **2.1.1. Princípios Intrínsecos do Direito do Mar e do Direito Internacional**

Embora o Direito do Mar absorva os fundamentos base do Direito Internacional, ao longo de sua construção como um ramo específico do Direito, conseguiu desenvolver o seu próprio conjunto de princípios.

Segundo Tanaka (2012, pp.87-90), o Direito do Mar possui três princípios específicos que o norteia e que estão presentes na CNUDM: o Princípio da Liberdade, o Princípio da Soberania e o Princípio do Património Comum da Humanidade, porém com predomínio daqueles primeiros.

Em linhas resolutas do contexto histórico, o autor elucida que o Princípio da Liberdade visa garantir o uso dos oceanos das mais variadas formas tal como na navegação, construção de ilhas artificiais e de investigação científica em alto mar, presentes no artigo 87º, Parte VII da CNUDM, de maneira a encorajar o livre comércio através dos oceanos, como fora mencionado no que corresponde à economia azul.<sup>29</sup> O Princípio da Soberania presente em dispositivos como o art.73º, nº1 da Parte III<sup>30</sup> e na Parte VI, em especial no artigo 77º da CNUDM que procura salvaguardar os direitos dos Estados costeiros ao oportunizar a extensão da jurisdição nacional dentro dos espaços marítimos por uma questão de segurança e política económica. Já o princípio do Património Comum da Humanidade expresso no artigo 136º da secção 2 da Parte XI da CNUDM, procura favorecer o interesse da humanidade como um todo,

---

<sup>28</sup> IMO, International Maritime Organization. *List of IMO Conventions*. 2019. [consult. 10 set. 2019]. Recuperado de <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Default.aspx>.

<sup>29</sup> Cf. na p.06 da presente investigação.

<sup>30</sup> Artigo 73º, nº1, CNUDM: “O Estado costeiro pode, no exercício dos seus direitos de soberania de exploração, aproveitamento, conservação e gestão dos recursos vivos da zona económica exclusiva, toar as medidas que sejam necessárias, incluindo visita, inspeção, apresamento e medidas judiciais, para garantir o cumprimento das leis e regulamentos por ele adotados de conformidade com a presente Convenção”.

incluindo a presente e as futuras gerações. Os seus elementos asseguram que a Área, por exemplo, espaço marítimo em que vigora o princípio aqui mencionado, não seja apropriada como um recurso natural, uma vez que o princípio da soberania nesse espaço é negado.

Entretanto, é considerável que o próprio preâmbulo da CNUDM seja uma enunciação de outros princípios mencionados direta ou indiretamente ao longo do seu texto como ao Princípio da Solidariedade, quando é dado um tratamento preferencial aos Estados em desenvolvimento no que se refere à distribuição de fundos, a assistência técnica apropriada e a utilização dos serviços especializados das organizações internacionais<sup>31</sup>. *Inter alia*, é certo encontrar também o Princípio da Proteção do Ambiente no Artigo 193º da CNUDM, a funcionar como impedimento a uma utilização não sustentável dos recursos vivos por parte dos Estados<sup>32</sup> visto que imprime a seguinte redação: “Os Estados têm o direito de soberania para aproveitar os seus recursos naturais de acordo com a sua política em matéria de meio ambiente e de conformidade com o seu dever de proteger e preservar o meio marinho”.

Sem retirar o mérito dos demais princípios presentes na CNUDM, este princípio, o da Proteção do Ambiente, veste-se de especial importância para a temática da presente investigação com o adendo de encontrar residência na Parte da CNUDM que será o baluarte desta Tese, a Parte XII que versa sobre a proteção e a preservação do meio marinho.

### **2.1.2. Parte XII da CNUDM: Proteção e Preservação do meio marinho**

É possível perceber o espelhamento de tais princípios com maior aplicabilidade na parte XII da CNUDM (artigo 192 ao 237), que trata da Proteção e Preservação do Meio Ambiente Marinho, propriamente dito.

Frank (2007, p.09) afirma que esta parte da Convenção, condizente à proteção do meio ambiente marinho, é o resultado da combinação da influência mútua entre as regras jurídicas do direito do mar e os objetivos, princípios e abordagens do Direito Ambiental Internacional que, embora não contenha padrões técnicos, clarifica o alcance dos direitos e deveres dos Estados no que diz respeito às diferentes fontes de poluição e ainda define os principais princípios que devem seguir em cumprimento dos seus deveres. Ademais, estabelece as

---

<sup>31</sup> Vide: Artigo 70º da CNUDM.

<sup>32</sup> RIBEIRO. Marta Chantal da Cunha Machado [et al]. *Políticas Públicas do Mar: Para um novo conceito estratégico nacional – (obras coletivas)*. Editora Esfera do Caos Editores. Lisboa. 2010 a. p.270.

competências para a legislação nacional e internacional e para medidas que devem ser tomadas quanto a prevenção, redução e o controlo da poluição<sup>33</sup>.

No entendimento da CNUDM (2002. b. p.03), as provisões presentes na Parte XII, constituem um substancial componente do Direito do Mar. O estabelecimento de uma estrutura legal para a proteção e a preservação do meio ambiente marinho foi considerado o maior objetivo de esforços de cooperação internacional para verificar a tendência em direção às sérias degradações do ecossistema marinho.

*A priori*, podemos afirmar que além da CNUDM ser uma fonte primária por si mesma, a Parte XII por sujeitar todos os espaços marinhos à sua aplicação<sup>34</sup>, pode ser considerada tal qual as doutrinas, a jurisprudência e as diretrizes, uma fonte secundária de obrigações gerais de aplicabilidade do Direito do Mar.

Nos artigos que compõem a Parte XII, encontramos de maneira expressa, por exemplo, o Princípio da Cooperação que obriga os Estados – “seja em nível global e, quando apropriado, no plano regional, direta ou através de organizações internacionais competentes” - na formulação de regras e padrões internacionais multilaterais, bem como de práticas e procedimentos de proteção e preservação dos mares e oceanos, observadas as peculiaridades de cada região (artigo 197º, CNUDM). Este princípio, é interpretado por Duarte (2011.p.143), como uma exigência básica de “não-contradição”, no sentido de impor uma coerência de atuação, traduzida, esta, na obrigação de adotar o comportamento que se mostra mais favorável ao cumprimento das obrigações previstas nos Tratados<sup>35</sup>.

Em suma, é a construção de obrigações fundamentais dos Estados para cooperar em uma base de proteção e preservação global e regional do ambiente marinho, esta indicação é orientada para que seja aplicada para todos os espaços marinhos, seja dentro ou para além da jurisdição nacional. Esta é uma das várias provisões requeridas aos Estados pela CNUDM, para cooperarem em direção ao alcance dos objetivos comuns de boa governança dos espaços

---

<sup>33</sup> CZYBULKA, Detlef. Part XII Protection and preservation of the marine environment. In: Proelss, *United Nations Convention on the Law of the Sea – A commentary*. 1st edition, C.H.Beck-Hart-Nomos, 2017.p.1278.

<sup>34</sup> “Tal obrigação cobre áreas dentro da jurisdição nacional, tanto quanto áreas para além da jurisdição nacional”. CZYBULKA, Detlef. Part XII Protection and preservation of the marine environment. In: Proelss, *United Nations Convention on the Law of the Sea – A commentary*. 1st edition, C.H.Beck-Hart-Nomos, 2017. p.1280.

<sup>35</sup> Duarte (2011, p.143) menciona que em razão da formulação juridicamente ampla do princípio geral da cooperação, foi possível ao Juiz comunitário fundamentar e expandir o grau de vinculação do decisor nacional no que respeita à adoção das medidas mais adequadas para garantir a plena eficácia das normas comunitárias. Segundo jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, “estamos perante: [...] uma obrigação geral dos Estados-Membros cujo conteúdo concreto depende, em cada caso particular, das disposições do Tratado e das regras que resultam do seu sistema geral”. Vide: nº2 do Acórdão TJCE, de 8 de junho de 1971, Proc.78/70, Deutsche Grammophon.



oceânicos. Ou seja, o art.197º da CNUDM tem uma proposta específica de requerer a cooperação para a proteção e preservação do meio marinho<sup>36 37 38 39</sup>.

A provisão requer que os estados cooperem direta ou através das organizações internacionais competentes no sentido de desenvolverem regras apropriadas para a proteção do meio marinho. Assim, tal provisão é suplementada<sup>40</sup> por outras que estejam endereçadas para fontes específicas de poluição, incluindo poluição terrestre, atmosférica e por embarcações<sup>41</sup>.

Outrossim, para além deste princípio último, podemos encontrar implícita a referência em seus artigos iniciais, tanto quanto manifesta, o Princípio da Prevenção (artigo 194º, CNUDM), que implica na adoção de medidas que, no plano hipotético, antevejam por meio de estratégias, políticas, estudos e análises, a ocorrência de um dano concreto de origem conhecida com a finalidade de evitar, controlar e/ou reduzir os impactos negativos que possam sucedê-los. Devendo tais medidas, observado o Princípio da Cooperação, serem implementadas de modo que os Estados condizentes estejam harmonizados a esse respeito e consigam gerir os seus espaços marinhos em um esforço solidário. Como será visto nas atuações da AESM, na Parte IV da investigação.

---

<sup>36</sup> Cf. ITLOS, Caso nº10 de 9 de novembro de 2001. MOX Plant Case (Ireland *versus* United Kingdom). Pedido de medidas provisórias e declaração do Caso da Irlanda. Disputa que UK tinha violado suas obrigações sobre o art. 197º da CNUDM em relação a autorização de um plano de reprocessamento de combustível nuclear e falhado para cooperar na proteção do ambiente marinho do mar da Irlanda pela negação de compartilhar informações e falhado na avaliação apropriada do impacto ambiental. *Vide*: §§10; 56 e §92.

<sup>37</sup> Cf. ITLOS. MOX Plant Case (Ireland *versus* United Kingdom). Medidas provisionais. Resposta escrita do Reino Unido de 15 de novembro de 2001. O Reino Unido respondeu no sentido de que tinha cumprido com o art. 197º, CNUDM, ‘inter alia’, através da ratificação da Convenção de OSPAR (Convenção para a proteção do meio marinho do Atlântico Nordeste) e também em seu papel de Estado-Membro da União Europeia e da EURATOM. *Vide*: §13.

<sup>38</sup> Cf. ITLOS. MOX Plant Case (Ireland *versus* United Kingdom). Medidas Provisionais. Decisão de 03 de dezembro de 2001, ITLOS. Reports (2001). *Vide*: §§82 e 95.

<sup>39</sup> Cf. ITLOS, Case Concerning Land em ITLOS, Case Concerning Land Reclamation by Singapore in and Around the Straits of Johor (Malaysia v. Singapore), Case nº12. Medidas Provisórias. Order de 8 de outubro de 2003. ITLOS Reports (2003).

<sup>40</sup> O efeito do art.197º da CNUDM, ocorre no que tange a outras provisões complementares relacionadas a adoção de acordos de regras internacionais. Nisto inclui a competência das organizações internacionais que será incorporada pelas referências daqueles padrões nas obrigações fundamentadas pela CNUDM para a prevenção da poluição do meio marinho.

<sup>41</sup> CZYBULKA, Detlef. Part XII Protection and preservation of the marine environment. In: Proelss, *United Nations Convention on the Law of the Sea – A commentary*. 1st edition, C.H.Beck-Hart-Nomos, 2017.p.1329.

### **3. União Europeia: Princípios e Objetivos Aplicáveis à Proteção do Meio Ambiente Marinho**

Entretanto, a nossa investigação se passa em um cenário de múltiplos e conexos ordenamentos. Destarte, cabe acrescentar na base desta teia os elementos que constituem a União Europeia no que tange a proteção do seu espaço marinho.

#### **3.1. Princípio da atribuição e os objetivos ambientais**

Visto a supremacia do Direito Internacional sobre o Direito da União<sup>42</sup>, consegue-se perceber melhor tal configuração quando se vislumbra o Princípio da Atribuição no art.5º, nº1, primeira parte e nº2 do TUE<sup>43</sup> com a seguinte redação:

1. A delimitação das competências da União rege-se pelo princípio da atribuição. [...].
2. Em virtude do princípio da atribuição, a União atua unicamente dentro dos limites das competências que os Estados-Membros lhe tenham atribuído nos Tratados para alcançar os objetivos fixados por estes últimos. As competências que não sejam atribuídas à União nos Tratados pertencem aos Estados-Membros.

Em outras palavras, a UE diferentemente dos Estados, não possui soberania, mas tão somente poderes que lhe são atribuídos em assuntos, domínios ou áreas específicas, como ocorre com a proteção do meio ambiente marinho. Tal princípio permite que a União aja unicamente sob o título de “competência”, para realizar os encargos e objetivos resultantes desses Acordos, sem que para isso, ultrapasse os limites e poderes que esses lhe conferem<sup>44</sup>.

Segundo Quadros (2008, pp.192 a 197), as atribuições da Comunidade tratam-se de questões de grande sensibilidade política, por estarem fortemente ligadas à soberania dos Estados, sendo tripartidas no próprio princípio da especialidade das atribuições da Comunidade que delimita a capacidade jurídica enquanto detentora de personalidade jurídica<sup>45 46 47</sup>, à

---

<sup>42</sup> Cf. p.10 desta investigação.

<sup>43</sup> JO C 202 de 7.6.2016.

<sup>44</sup> Artigo 4º, nº1, do TUE: “Nos termos do artigo 5º, as competências que não sejam atribuídas à União nos Tratados pertencem aos Estados-Membros”.

<sup>45</sup> Artigo 47º, TUE: “A União tem personalidade jurídica”.

<sup>46</sup> Tradução livre. “Tal característica implica-lhe uma ordem diferenciada do Direito Internacional”. ARRIBAS, Gloria Fernández. *Las capacidades de la Unión Europea como sujeto de Derecho Internacional*. Educatori, 2010. p.32.

<sup>47</sup> Segundo Martins, a personalidade coletiva é atribuída em função dos interesses coletivos como fins, assim sendo, não deve ser permitido que a pessoa coletiva se desvie das suas finalidades, para que dessa maneira possa cumprir a todas a que está adstrita. Destarte, esse princípio aplica-se tanto em matéria de ação interna, quanto

prosecução das matérias que lhe tenham sido designadas; as atribuições exclusivas da Comunidade, elucidado pelo artigo 5º, nº2 como uma exceção em virtude da perda dos poderes soberanos dos Estados; e as atribuições partilhadas, tidas como a regra no direito comunitário e que caibam quanto matéria tanto aos Estados quanto à União Europeia.

Dito isto, os poderes que os objetivos lhe conferem em matéria ambiental estão resididos no Artigo 3º do TUE, sendo estas: o melhoramento da qualidade do ambiente (nº3), o que inclui os mares e oceanos; e o desenvolvimento sustentável do planeta (nº5). Ambos, encontram-se respectivamente entre os objetivos para o plano interno europeu e também para as suas relações a nível mundial, sendo mais especificados no Título XX, artigo 191º do TFUE<sup>48</sup>, que aborda a política da União Europeia no domínio do ambiente.

Vale aqui ressaltar a intensidade da importância dos objetivos enumerados no TUE, como elucida Enes (2017, p. 57), *ipsi litteris*, que “não se traduzem em simples ‘declarações de princípios’, reveladoras de ‘boas intenções’, sem compromisso efetivo, tão comuns em tratados internacionais. A sua densidade e prescritividade normativa são efetivas. São considerados juridicamente vinculantes e autênticas ‘directrizes de interpretação das normas específicas ou matérias de competência’”.

Deste modo, sobre o manto do princípio da atribuição é que a Comunidade construiu um quadro que justifica a sua Política Ambiental sob os objetivos enunciados no Artigo 191º e sob as medidas concernentes ao artigo 192º, ambos do Título XX, do TFUE.

A saber, conforme o Art.191º do TFUE, os objetivos perseguidos na política da União Europeia no domínio do ambiente seguem a redação infra:

- a preservação, a proteção e a melhoria da qualidade do ambiente;
- a proteção da saúde das pessoas;
- a utilização prudente e racional dos recursos naturais;
- a promoção, no plano internacional de medidas destinadas a enfrentar os problemas regionais ou mundiais do ambiente, e designadamente a combater as alterações climáticas.

E ainda, no nº2 de igual artigo, o TFUE preocupa-se em deixar claro que os objetivos das políticas no domínio ambiental devem atingir um nível de proteção elevado a fundamentar-se nos princípios da precaução e da ação preventiva, da correção, prioritariamente na fonte, dos danos causados ao ambiente<sup>49</sup>.

---

externa da União Europeia. MARTINS, Ana Maria Guerra. *Manual de direito da União Europeia – Após o Tratado de Lisboa*. 2ª ed. Editora Almedina. Coimbra. 2018. pp.316 e 317.

<sup>48</sup> JO C 326 de 26.10.2012.

<sup>49</sup> Artigo 191º, nº2 do TFUE: “A política da União no domínio do ambiente terá por objetivo atingir um nível de proteção elevado, tendo em conta a diversidade das situações existentes nas diferentes regiões da União. Basear-

### 3.2. Princípio da subsidiariedade e da proporcionalidade

A considerar que os objetivos enunciados são de perseguição das competências atribuídas à comunidade, o próprio Artigo 5º, nº 1, segunda parte, do TUE<sup>50</sup>, expressa que as mesmas são regidas por outros dois princípios, o da subsidiariedade e o da Proporcionalidade.

Quanto ao Princípio da Subsidiariedade, nas palavras de Duarte (2006. p.241), caracteriza-se como uma diretriz de boa governança que postula a tomada de decisão ou sua concreta aplicação pelo nível – comunitário ou estadual – que garanta o melhor resultado, avaliado pela eficiência e racionalidade da gestão dos meios em função dos fins proposto, ou seja, a competência previamente atribuída à Comunidade não é suficiente para fazê-la agir, uma vez que se faz necessário especificar quando ela poderá agir.

Frank (2007, p.66) elucida que tal princípio intenta encontrar um equilíbrio entre a “eficiência” da ação e a liberdade dos Estados Membros, além de ter sido introduzido a fim de protegê-los contra uma excessiva transferência de autoridade. Já Gorjão-Henriques (2017, p.346) afirma que o princípio da subsidiariedade possui uma inquestionável dimensão política, e constitui um princípio jurídico geral de direito da União Europeia. Em complemento, Martins (2018, p.318) o define como “um filtro entre a atribuição da União e a possibilidade de exercer a competência, na medida em que a União só pode exercer uma determinada competência depois de passar o crivo daquele princípio”.

Outro adendo encontrado no Artigo 5º, nº 3, do TUE<sup>51</sup> é que este princípio não tem aplicabilidade em matérias de competência exclusiva seja da UE, sejam dos seus Membros, mas tão somente em assuntos de competência partilhada<sup>52</sup> o que explica a sua dimensão política, assunto que será abordado na Parte III e IV desta Tese. Além do mais, tal princípio

---

se-á nos princípios da precaução e da ação preventiva, da correção, prioritariamente na fonte, dos danos causados ao ambiente e do poluidor-pagador. [...].”

<sup>50</sup> Artigo 5º, nº 1, segunda parte, do TUE “[...] O exercício das competências da União rege-se pelos princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade”.

<sup>51</sup> Artigo 5º, nº3 do TUE: “Em virtude do princípio da subsidiariedade, nos domínios que não sejam da sua competência exclusiva, a União intervém apenas se, e, na medida em que os objetivos da ação considerada não possam ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, tanto ao nível central como ao nível regional e local, podendo, contudo, devido às dimensões ou os efeitos da ação considerada, ser bem alcançados ao nível da União. [...]”

<sup>52</sup> No âmbito das competências partilhadas, a subsidiariedade envolve uma apreciação vinculativa sobre a verificação cumulativa do critério da insuficiência da atuação nacional e do critério da eficiência acrescida da atuação comunitária. A competência nacional enquanto competência-regra só deve ser afastada se: 1) os objetivos da ação prevista não puderem ser suficientemente realizados pelos Estados-membros; 2) devido à dimensão ou aos efeitos da ação prevista puderem tais objetivos ser melhor alcançados a nível comunitário. DUARTE, Maria Luísa. *União Europeia e Direitos Fundamentais – no espaço da internormatividade*. AAFDL. 2006. p. 241. Cf. Maria Luísa DUARTE, “A teoria do acto claro e o artigo 177º do Tratado CEE”, in RJ (AAFDL), 1986, nº6, p.527 e segs.

pode ser percebido em seus reflexos no Título XX do TFUE e em especial no Artigo 191º, nº 2 no que diz respeito às políticas ambientais externas sob um processo de controlo da União, com redação infra:

Neste contexto, as medidas de harmonização destinadas a satisfazer exigências e matéria de proteção do ambiente incluirão, nos casos adequados, uma cláusula de salvaguarda autorizando os Estados Membros a tomar, por razões ambientais não económicas, medidas provisórias sujeitas a um processo de controlo da União.

Para concluir esta tríade de princípios há de se mencionar o que está ao nível de controlo dos poderes, o Princípio da Proporcionalidade, com residência no Artigo 5º, nº4, do TUE, que implica na adoção de medidas adequadas e necessárias para que sejam atingidos os objetivos em causa, ou seja, este é o princípio geral da UE que determina se a legislação subordinada ou a ação supostamente adotada nos Tratados vão além do que é necessário para alcançar os objetivos legais declarados e que as ações devem ser limitadas ao grau necessário para o interesse público<sup>53 54</sup>, conforme evidencia a primeira parte do seu texto: “Em virtude do princípio da proporcionalidade, o conteúdo e a forma da ação da União não devem exceder o necessário para alcançar os objetivos dos Tratados”.

Gorjão-Henriques (2017, p.349), e Gerven (1999, p.37) define-o em três conceitos: o de proibição do excesso, necessidade e adequação, com o intento de que seja averiguada se as ações e medidas adotadas pela União ou, pelos Estados Membros, são adequadas ao fim perseguido e se não irão para além do que é necessário para atingir esse fim, a optar, portanto, pela medida menos onerosa.

Com isto, permite-se que seja aplicado tanto em matérias de atribuições partilhadas, como em competências exclusivas, por vias legais que produzam efeitos em uma relação de justa-medida.

A nível de matéria ambiental cujo os objetivos foram arrolados no Artigo 191º, nº1 do TFUE<sup>55</sup>, este princípio encontra reflexos no Artigo 193º<sup>56</sup> do expressivo Tratado, no qual permite que cada Estado Membro mantenha ou introduza medidas de proteção ambiental reforçadas para alcançar tal qual, os mesmos objetivos.

---

<sup>53</sup> FAIRHURST, John. *Law of the European Union*. Pearson Education Limited, 5º ed. 2006. p.72.

<sup>54</sup> Cf. Acórdão do TJUE de 17 de dezembro de 1970. Case 11/70 – Einfuhr- und Vorratsstelle Getreide. Internationale Handelsgesellschaft. Referente a violação do princípio da proporcionalidade.

<sup>55</sup> Cf. p.18 da presente tese.

<sup>56</sup> Artigo 193º do TFUE: “As medidas de proteção adoptadas por força do artigo 192º, não obstam a que cada Estado-Membro mantenha ou introduza medidas de proteção reforçadas. Essas medidas devem ser compatíveis com os Tratados e serão notificadas à Comissão”.

Por fim, Frank (2007, p.68) elucida que ao que diz respeito à competência externa, a fim de justificar a ação da Comunidade com base no princípio da proporcionalidade, deve-se observar se o regime internacional existente parece ser adequado e efetivo o suficiente para alcançar o objetivo perseguido, questão essa que suscitou a presente investigação diante do grande número de regimes em busca da mesma solução às problemáticas que afetam os espaços oceânicos.

#### **4. Competência Partilhada da UE com os Estados Membros no Âmbito do Meio Marinho e o Princípio da Preempção**

Apresentados os elementos que compõem as ações da União Europeia, o presente desenvolvimento ater-se-á neste ponto à competência partilhada entre a União e os Estados Membros aplicáveis à proteção do ecossistema marinho presentes na Parte I, Título I, artigo 2º e seguintes, do TFUE.<sup>57</sup>

Isto é, a real compreensão da dimensão das competências partilhadas entre os Estados Membros e a União Europeia, através das articulações políticas (princípio da subsidiariedade), jurídicas, económicas e sociais entre a atribuição conferida (princípio da atribuição) e o poder de intervir na devida medida (princípio da proporcionalidade).

Não obstante, como elucida Schütze (2015. pp. 238 e 239), a competência partilhada, diferentemente da competência exclusiva, permite que coexistam autoridades legisladoras agindo dentro da mesma política, ou seja, tanto a UE, quanto os Estados Membros podem legislar, desde que não sejam simultâneos dentro de um campo de ação coincidente, conforme formula o Artigo 2º, nº 2 do TFUE: “Os Estados Membros exercem a sua competência na medida em que a União não tenha exercido a sua”, ou nas palavras do autor: “Dentro de um mesmo campo ou a União Europeia ou os Estados Membros podem exercer às suas competências partilhadas”. Já a competência exclusiva impede essa possibilidade de coexistência em matérias idênticas.

---

<sup>57</sup> Embora o Artigo 3º, do TFUE disponha sobre a matéria de conservação dos recursos biológicos do mar a título de competência exclusiva, o mesmo restringe-se ao âmbito da política comum de pescas, cabendo ao presente trabalho, por fim, discorrer de facto, sobre a competência partilhada no domínio do Ambiente delimitadas às políticas de cooperação cujo objetivo principal é a proteção do meio marinho face a um uso sustentável, circunscrita ao Título XX, art. 191º e seguintes do TFUE, condizente ao seu artigo 4º, nº 2, e). No mais, como contributo fica a indicação do Acórdão do TJUE de 20 de novembro de 2018. Processos C-626/15 e C-659/16. Referente à Política Comum de Pescas em áreas marinhas protegidas na Antártida.

Destarte, salienta-se que este dispositivo no âmbito da competência partilhada abre margem para uma exceção, o princípio da preempção, o qual, na análise para o trabalho a discorrer, incide reflexos no que diz respeito à proteção do meio ambiente marinho<sup>58</sup>. Tal princípio encontra residência no artigo 2º, nº 2, do TFUE com a íntegra do texto a seguir:

Quando os Tratados atribuíam à União competência partilhada com os Estados Membros em determinado domínio, a União e os Estados Membros podem legislar e adotar atos juridicamente vinculativos nesse domínio. Os Estados Membros exercem a sua competência na medida em que a União não tenha exercido a sua. Os Estados Membros voltam a exercer a sua competência na medida em que a União tenha decidido deixar de exercer a sua.

Em outras palavras, o princípio da preempção é uma ideia de precedência ou preclusão, como define Gorjão-Henriques (2017, p.353), o que significa a possibilidade e o modo de exercícios das competências por qualquer das instâncias. Assim, se a União está em exercício da competência, os Estados Membros, por outro lado, estão impedidos de exercê-las.

De outro modo, Frank (2007, p.111) explicita que o objetivo do princípio é preservar a unidade e a eficiência do regime da Comunidade das ações autônomas dos Estados Membros no nível internacional, sempre que suas ações prejudicassem as realizações dos objetivos da Comunidade.

Nesse sentido, infere-se a existência de uma competência exclusiva implícita da Comunidade em ações de acordos externos que estejam totalmente harmonizados ao nível da UE, como é o caso das Diretivas<sup>59</sup>, ato jurídico que lhe permite exercer suas competências e que “vincula o Estado-Membro destinatário quanto ao resultado a alcançar, deixando, no entanto, às instâncias nacionais a competência quanto à forma e aos meios” (Artigo 288º, do TFUE), o que pode implicar quanto a estes dois últimos elementos - a forma e aos meios - que os Estados-Membros assegurem o financiamento e a execução da política em matéria do ambiente, como estabelece o Artigo 192º, nº4 e nº5, do TFUE<sup>60</sup>, com ações que garantam uma

---

<sup>58</sup> SCHÜTZE, Robert. *European Union Law*. Cambridge University Press. United Kingdom. 2015. pp. 238 e 239.

<sup>59</sup> A título suplementar, em razão do seu carácter preventivo e do seu efeito harmonizador é que as Diretivas são comumente utilizadas em campos diversos do meio ambiente marinho como é o caso da Diretiva 2008/56/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, alterada pela Diretiva (UE) 2017/845 da Comissão que estabelece um quadro de ação comunitária no domínio da política para o meio marinho, também chamada de Diretiva-Quadro Estratégia Marinha (DQEM), ou apenas Diretiva Marinha; a Diretiva 2005/35/CE relativa à poluição por navios e à introdução de sanções em caso de infrações e, a Diretiva (UE) 2019/904 do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa à redução do impacto de determinados produtos de plástico no ambiente.

<sup>60</sup> Artigo 192º do TFUE: [4] Sem prejuízo de certas medidas adotadas pela União, os Estados-Membros assegurarão o financiamento e a execução da política em matéria de ambiente. [5] Sem prejuízo do princípio do poluidor-pagador, nos casos em que uma medida adoptada nos termos do nº1 implique custos considerados desproporcionados para as autoridades públicas de um Estado-Membro, essa medida deve prever, sob a forma

proteção mais rigorosa a nível internacional ou nacional, como ocorre com as políticas regionais que serão abordadas na Parte IV (*e.g.*: Comissão OSPAR).

Entretanto, em torno da competência partilhada e seus efeitos legais quanto ao espaço marinho, o Artigo 191º, nº4, do TFUE expressa que ambos, UE e os Estados-Membros, podem realizar acordos internacionais em uma dinâmica de cooperação, com países terceiros (*e.g.*: Acordo de Lisboa – Atlântico Nordeste)<sup>61</sup> como expressa a primeira parte de sua redação: “A União e os Estados Membros cooperarão no âmbito das respectivas atribuições, com os países terceiros e as organizações internacionais competentes.”

Por fim, observados os termos e os limites de competência de cada um dos sujeitos envolvidos, torna-se compreensível a dificuldade que os doutrinadores encontram em categorizar atribuições partilhadas e as de ações exclusivas ou privativas da União ou dos Estados-Membros. Além de encontrar a mesma dificuldade àquelas com relação às ações de apoio, coordenação ou complementares dos Estados Membros, como acontece com as matérias enumeradas no Artigo 6º do TFUE<sup>62</sup>, todas com reflexos nas atividades humanas correlatas à economia azul dos mares e oceanos, como vimos na Parte I desta investigação.

---

adequada: derrogações de carácter temporário e/ou um apoio financeiro proveniente do Fundo de Coesão criado nos termos do artigo 177º.

<sup>61</sup> Deixa-se como contributo a indicação do Acordo de Lisboa (Atlântico Nordeste) em vigor desde 1 de fevereiro de 2014, que assegura a cooperação entre Portugal, Espanha, França, a Comunidade Europeia e o Marrocos no combate à poluição do meio marinho por hidrocarbonetos e outras substâncias nocivas. Cf. DGPM. *Acordo de Lisboa (Atlântico Nordeste). Acordo de cooperação para a proteção das costas e águas do Atlântico Nordeste contra a poluição.* [consult. Em 21 de setembro de 2019]. Recuperado de: [https://docs.wixstatic.com/ugd/eb00d2\\_6938ce6d141a496b95c9cbe18224e371.pdf](https://docs.wixstatic.com/ugd/eb00d2_6938ce6d141a496b95c9cbe18224e371.pdf). Mais informações em: DGPM. *Direção-Geral de Política do Mar. Acordo de Lisboa.* Recuperado de: <https://www.dgpm.mm.gov.pt/acordo-lisboa>.

<sup>62</sup> Artigo 6º do TFUE: “a) A proteção e melhoria da saúde humana; b) Indústria; c) Cultura; d) Turismo; e) Educação, formação profissional, juventude e desporto; f) Proteção civil; e g) Cooperação Administrativa”.



### **PARTE III – PROTEÇÃO DO MEIO AMBIENTE MARINHO**

Constituída a base para a compreensão da questão que se investiga, avançar-se-á para a delimitação do tema: as políticas de proteção do espaço marinho da União Europeia. Porém, faz-se necessário uma ambientação vestibular para tais políticas e a posteriori, para as estratégias que serão abordadas na investigação.

#### **1. O uso do termo “proteção” à luz dos regimes internacionais**

Como mencionado na Parte I, o mar possui uma importância natural para a vida humana que transcende à sua própria condição ambiental, e por esta razão, o seu vasto ecossistema com uma abundante biodiversidade, requer uma vigilante e ininterrupta proteção.

Certamente, o termo utilizado, “proteção”, tem a sua escolha fundamentada na ampla dimensão que alcança no léxico comum e na matéria em questão, os mares e oceanos. Ribeiro (2010 b. pp. 100-120) discorre exaustivamente sobre tal fundamentação sob uma ótica comparativa entre os termos “conservação”, manter no estado atual, não perder e; “proteção”, tomar a defesa, resguardar.

Em síntese, a autora aborda em sua contextualização a origem do conflito entre as escolas do início do século XX surgidas do movimento conservacionista: a escola “utilitarista”, protagonizada por Gifford Pinchot, no qual defendia sob o compadrio do desenvolvimento económico, prejudicial ao ambiente, uma gestão dos recursos que maximizasse a sua utilização e prevenisse a sobre-exploração; e a escola “preservacionista”, liderada por John Muir, no qual advogava a proteção da natureza, com independência dos interesses humanos. Embate ideológico atenuado tão somente a partir da Conferência de Estocolmo, em 1972, com o advento do ideal de desenvolvimento sustentável<sup>63</sup>.

No mais, a autora, elucida que a conservação, por exemplo, dos recursos vivos marinhos, é um elemento da proteção do ambiente, o que reforça a ideia macro que esse termo possui, expressa no artigo 8º da Conferência sobre a Diversidade Biológica (CDB), também

---

<sup>63</sup> A Conferência das Nações Unidas sobre o Ambiente Humano, também conhecida como Conferência de Estocolmo, ocorrida entre os dias 5-16 de junho de 1972, na Suécia, foi a primeira maior conferência internacional a tratar sobre as questões ambientais, passando a ser considerada o ponto de virada no desenvolvimento das políticas ambientais internacionais. Cf. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. *United Nations Conference on the Human Environment (Stockholm Conference)*. 1972. [consult. 09 ago. 2019]. Recuperado de: <https://sustainabledevelopment.un.org/milestones/humanenvironment>.

conhecida como Eco 92, ou ainda, Rio 92, das Nações Unidas que ocorreu na cidade do Rio de Janeiro, no Brasil, em 03 de junho de 1992<sup>64</sup>, onde no lugar da “conservação”, incluiu medidas de proteção estritas à biodiversidade, tais como a utilização e a gestão sustentável dos recursos da natureza.

Finaliza deste modo, sob uma preferência ao termo “proteção”, em razão, *inter alia*, da defesa de que outros regimes de temáticas específicas do meio marinho, também fazem uso do equânimo termo em suas largas explanações.

Tão logo, em concordância com a fundamentação de tal preferência, o mesmo encontra residência, a título exemplificativo, na própria CNUDM e nas Diretivas 2008/56/CE – DQEM e Diretiva (UE) 2019/904 que em breve serão abordadas.

## **2. A proteção do meio ambiente marinho: CNUDM e a Agenda 21**

Um grande consenso na doutrina internacional do Direito do Mar é a respeito da estruturação, consolidação e unificação de um regulamento global para a proteção e preservação do meio marinho, nomeadamente a Parte XII da CNUDM, que procura abranger todas as formas de poluição marinha, sejam estas provenientes das atividades humanas em terra, água ou na/através da atmosfera; e ainda reforça a capacidade de execução das leis e regulamentos do Direito do Mar, adotados tanto pelos estados de bandeira, quanto pelo estado do porto para reduzir, prevenir e controlar a poluição no meio ambiente marinho<sup>65</sup>.

Portanto, não se pode negar que o esforço deve ser multilateral em razão das características transfronteiriças do espaço oceânico e dos efeitos que as atividades humanas lhes causa ao se espalharem para além das zonas de jurisdição nacional, afetando inclusive áreas de jurisdição de outros Estados, sejam eles costeiros ou não.

Nesse sentido, Frank (2007, p.09) afirma que a proteção do ambiente marinho requer um alto grau de cooperação comparado às questões ambientais da terra e que além do reforço estrutural que a CNUDM fornece às questões de proteção do mar, reconhece outro sustentáculo fundamental para o desenvolvimento de um regime de esforço internacional, a Agenda 21 adotada na Eco 92.

---

<sup>64</sup> Vide: art.8º da CDB de 1992. ONU. *Convention on Biological Diversity*. 1992. [consult. 09 ago. 2019]. Recuperado de: <https://www.cbd.int/doc/legal/cbd-en.pdf>.

<sup>65</sup> Vide: Seção 5 e 6 da Parte XII da CNUDM.

A Agenda 21 é um dos principais documentos resultantes da Rio 92, sendo considerada por uns um plano de desenvolvimento, e para outros, um plano de ação global, no qual os países devem agir de maneira coletiva e individual em todas as áreas em que a ação humana intervenha no meio ambiente<sup>66</sup> e mais, pode ser considerada um conjunto de diretrizes e recomendações para as políticas públicas<sup>67</sup>.

No todo, o que se pode afirmar é que, apesar da mesma não possuir um caráter jurídico vinculativo, de todo modo compeliu os governos a criarem novos modelos de desenvolvimento com bases ambientais mais sustentáveis, além de ter introduzido novos conceitos e objetivos ao Direito do Mar. Frank (2007, p.10) a define como um catalizador para um maior desenvolvimento do regime ambiental construído pela CNUDM, principalmente ao que diz respeito ao Capítulo 17 da Agenda 21 que fornece uma visão geral do regime internacional para a proteção do ecossistema marinho em sua biodiversidade oceânica e em todos os tipos de mares<sup>68</sup>.

Por fim, tal qual a CNUDM, o Capítulo 17 da Agenda 21, salienta a necessidade de ampliar a cooperação e a coordenação entre as nações, as regiões e as instituições globais com competências concernentes às questões marinhas, o que em certa medida, contribuiu e mantém-se a contribuir para a criação de novos regimes de proteção.

### **3. Obrigação de Cooperação e Proteção multinível**

#### **3.1. Âmbito global**

A tratar-se da proteção do meio marinho e em particular dos mares europeus, a necessidade salientada pela Agenda 21 em ampliar a cooperação e a coordenação entre as Nações e regiões atribui visibilidade ao princípio da proporcionalidade ao considerarmos o liame existente entre os mares.

Em reiteração à afirmação de Gorjão-Henriques (2017, p.349), o princípio da proporcionalidade tem como propósito averiguar se as ações e medidas adotadas pelas partes

---

<sup>66</sup> ZANELLA, Tiago V. *Manual de Direito do Mar*. Editora D'Plácido, Belo Horizonte. 2017. p.504.

<sup>67</sup> MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. *Caderno de debates - Agenda 21 e Sustentabilidade*. 2013. [consult. 14 ago. 2019]. Recuperado de [https://www.mma.gov.br/estruturas/agenda21/\\_arquivos/CadernodeDebates9.pdf](https://www.mma.gov.br/estruturas/agenda21/_arquivos/CadernodeDebates9.pdf). p.12.

<sup>68</sup> Idem. *Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento (1992). Agenda 21 - global (íntegra)*. [consult. 14 ago. 2019]. Recuperado de [http://www.meioambiente.pr.gov.br/arquivos/File/agenda21/Agenda\\_21\\_Global\\_Integra.pdf](http://www.meioambiente.pr.gov.br/arquivos/File/agenda21/Agenda_21_Global_Integra.pdf). p. 196.

envolvidas são adequadas para atingir o fim que lhe foi atribuído sem atingir excessos e a prezar pela opção menos onerosa.

Ou seja, através das articulações políticas, jurídico, económicas e sociais em escala multinível: local, nacional, sub-regional, regional e global entre os estados costeiros e os não-costeiros é que a cooperação desejável no art.197º da CNUDM<sup>69</sup>, realizar-se-á em interações públicas e privadas traduzidas em uma boa governança dos mares e oceanos a fim de usar os seus recursos sem degradá-los e sem deixar de cumprir o seu dever de proteger e preservar o meio marinho conforme o princípio da proteção elencada no art.193º da Constituição dos Mares<sup>70</sup>.

### **3.2. Âmbito Comunitário**

Quanto ao âmbito da Comunidade, tal obrigação pode ser verificada na promoção dos seus valores, onde essa dispõe sobre um quadro institucional que determina uma cooperação entre as mesmas para prosseguir os seus objetivos e assegurar que o princípio da proporcionalidade esteja a ser perseguido de modo que as políticas e ações mantenham-se em execução contínua e respeitem o limite de atribuições que lhe são conferidas (art.4º, nº3<sup>71</sup> e art.13º, nº1 e 2 do TUE<sup>72</sup>), ou seja, contribuem para o funcionamento eficaz da União Europeia, inclusive, através de medidas adotadas pelos Estados-Membros; além de impedir que esses, possam vir a ferir o direito, as competências e a realização dos objetivos da UE em supostas ações autónomas no nível internacional, o que neste sentido condiz com o princípio da preempção, ou ainda com a competência exclusiva implícita da Comunidade, como inferido por Frank (2007, p.111).

---

<sup>69</sup>Vide: pp. 15 e 16 da presente exposição.

<sup>70</sup> Vide: p. 14.

<sup>71</sup> Artigo 4º, nº3 do TUE: “Em virtude do princípio da cooperação leal, a União e os Estados Membros respeitam-se e assistem-se mutuamente no cumprimento das missões decorrentes dos Tratados. – Os Estados-Membros tomam todas as medidas gerais ou específicas adequadas para garantir a execução das obrigações decorrentes dos Tratados ou resultantes dos atos das instituições da União. – Os Estados-Membros facilitam à União o cumprimento da sua missão e abstêm-se de qualquer medida suscetível de pôr em perigo a realização dos objetivos da União”.

<sup>72</sup> Artigo 13º, nº1, TUE: “A União dispõe de um quadro institucional que visa promover os seus valores, prosseguir os seus objetivos, servir os seus interesses, os dos seus cidadãos e os dos Estados-Membros, bem como assegurar a coerência, a eficácia e a continuidade das suas políticas e das suas ações. – As instituições da União são: o Parlamento Europeu; o Conselho Europeu; o Conselho; a Comissão Europeia; o Tribunal de Justiça da União Europeia; o Banco Central Europeu; o Tribunal de Contas. nº2 do TUE: “Cada instituição atua dentro dos limites das atribuições que lhe são conferidas pelos Tratados, de acordo com os procedimentos, condições e finalidades que estes estabelecem. As instituições mantêm entre si uma cooperação leal”.

## 4. Política de proteção do meio ambiente marinho europeu (UE)

### 4.1. Política Marítima Integrada (PMI)

Outrossim, para cumprir com as atribuições que lhe foram conferidas no domínio do ambiente marinho (art.191º, TFUE)<sup>73</sup>, a União Europeia, atenta às dificuldades que as diversas atividades relacionadas ao mar enfrentam para conciliar todos os textos legais ao seu efetivo exercício, em sua escala multinível, e reconhecendo o valor ambiental e económico dos mares e oceanos, desde 2005 dialoga em um processo contínuo, sobre um plano de ação integrado das políticas relacionadas aos assuntos do mar para alcançar um desenvolvimento sustentável assente em um crescimento económico equilibrado e, por conseguinte, obter a meta de um elevado nível de proteção do meio, tendo por fim, sido acolhida favoravelmente em 2007 a Política Marítima Integrada (PMI)<sup>74</sup>.

A PMI, baseia-se no reconhecimento inequívoco pela Comissão Europeia, instituição que defende e representa os interesses da UE, de que todas as questões relativas aos mares e oceanos estão interligadas<sup>75</sup>. Destarte, visa abordar de modo panorâmico e articulado as políticas da comunidade relacionadas ao mar, nomeadamente as atividades da “economia azul e assim, coordená-las para colher os benefícios concebidos e gerar o menor impacto ambiental possível.<sup>76</sup>

Segundo a Comissão das Comunidades Europeias (COM (2007) 575 final), a sua aplicação exige o reforço da cooperação e uma coordenação efetiva de todas as políticas relacionadas aos mares para que assim, reforce a capacidade de resposta dos 70.000km de orla costeira, que se estendem ao longo de dois oceanos e quatro mares europeus<sup>77</sup>, em face aos desafios da globalização e da competitividade<sup>78</sup>, das alterações climáticas, da degradação do

---

<sup>73</sup> Vide: p.18 da presente investigação.

<sup>74</sup> PARLAMENTO EUROPEU. *Política Marítima Integrada*. 2019 b. [consult. 18 mai. 2019]. Recuperado de <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/pt/sheet/121/politicamaritima-integrada>.

<sup>75</sup> COM (2007) 575 - *Uma política marítima integrada para a União Europeia: “Blue Book*.

<sup>76</sup> Parlamento Europeu. *Opus citatum*.

<sup>77</sup> A saber: o Oceano Atlântico e o Oceano Ártico, o Mar Báltico, o Mar do Norte, o Mediterrâneo e o Mar Negro.

<sup>78</sup> “A União Europeia concentra nas regiões marítimas cerca de 40% do seu PIB e 40% da sua população. O bem-estar da União Europeia está, pois, inextricavelmente ligado ao mar. A construção naval e o transporte marítimo, os portos e as pescas continuam a ser atividades marítimas fundamentais, mas as energias *offshore* (incluindo petróleo, gás e energias renováveis), bem como o turismo costeiro e marítimo, geram igualmente rendimentos consideráveis. Os portos e o transporte marítimos permitem à União Europeia beneficiar do crescimento rápido do comércio internacional e assumir um papel de liderança na economia global, enquanto a exploração dos recursos minerais, a aquicultura, a biotecnologia azul e as tecnologias submarinas emergentes oferecem perspectivas comerciais cada vez mais importantes. Igualmente importantes são as utilizações recreativas, estéticas e culturais que fazemos dos mares e os serviços ecossistémicos que estes proporcionam. Para que estes sectores sejam

ambiente marinho, da segurança marítima e proteção do transporte marítimo e da segurança e sustentabilidade energética<sup>79</sup>.

Para este efeito, atendendo ao princípio da subsidiariedade, os Chefes de Estados e de Governo, juntamente com a Comissão elaboraram planos de ações<sup>80</sup> para a implementação da PMI com metas a serem alcançadas até 2020. Entre outros objetivos e medidas, a PMI, atualmente sob a base jurídica do Regulamento (UE) nº1255/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de novembro de 2011<sup>81</sup>, também elaborou estratégias para a investigação marinha e marítima como a Diretiva 2008/56/CE – Diretiva-Quadro Estratégia Marinha (DQEM), Diretiva-Quadro ou apenas Diretiva Marinha<sup>82</sup> e a Diretiva 2014/89/UE – Diretiva Ordenamento do Espaço Marítimo (OEM)<sup>83</sup> com o propósito de facilitar o desenvolvimento e a coordenação das diversas, e por vezes contraditórias, atividades e situações marinhas fornecendo o apoio necessário para assegurar a utilização sustentável dos mares e dos oceanos do espaço europeu.<sup>84 85</sup>

#### 4.2. Diretiva-Quadro Estratégia Marinha (DQEM)

Apesar de ambas as estratégias elaboradas pela PMI estabelecerem os fundamentos jurídicos necessários para um elevado nível de proteção do ecossistema marinho (art.191º, nº2 do TFUE), tendo em vista o objetivo comum de prevenção, proteção e conservação do meio, a

---

competitivos, é indispensável garantir previamente uma utilização verdadeiramente sustentável do ambiente marinho. A vulnerabilidade crescente das zonas costeiras, o congestionamento cada vez maior das águas costeiras, o papel fundamental desempenhado pelos oceanos no sistema climático e a incessante deterioração do ambiente marinho exigem uma maior dedicação aos nossos oceanos e mares”. Cf. COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS. SEC(2007) 1278 final. “Blue Book”: Action Plan. 2007 b. [consult. 12 set. 2019]. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52007SC1278>.

<sup>79</sup> Para o devido efeito, a UE conta com seis Agências que se ocupam direta ou indiretamente de questões relacionadas com o mar: Agência Europeia de Segurança Marítima (EMSA, Lisboa), Agência Europeia de Controle da Pesca (AECF, Vigo), Agência Europeia de Meio Ambiente (EEA, Dinamarca), Agência Europeia para a Gestão da Cooperação Operativa nas fronteiras Exteriores (FRONTEX, Polónia), Agência Europeia de Defesa (EDA, Bruxelas), e a Agência Espacial Europeia (ESA, Paris). Cf. IGLESIAS, María Teresa Ponte; LOSA, Jorge Pueyo. “Los instrumentos transversales de la Política Marítima Integrada: Un marco para el crecimiento económico y la protección del medio ambiente marino. (pp. 33-71) In: Jorge Pueyo Losa; Julio; Jorge Urbina (coord.). *La gobernanza marítima europea. Retos planteados por la reforma de la política pesquera común*. 1ª ed. Pamplona. Editora Aranzadi., 2016. p.36.

<sup>80</sup> SEC(2007) 1278 final. “Blue Book” Action Plan. Opus citatum.

<sup>81</sup> JO L321, de 5.12.2011.

<sup>82</sup> JO L 164 de 25.6.2008.

<sup>83</sup> JO L 257 de 28.8.2014.

<sup>84</sup> Cf. DOMINGUES, Carmen-Paz Martí. *Política Marítima Integrada*. (2019). [consult. 12 set. 2019]. Recuperado de [http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/pt/FTU\\_3.3.8.pdf](http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/pt/FTU_3.3.8.pdf).

<sup>85</sup> Além das referidas Diretivas, o núcleo da PMI está conformado por outros instrumentos transversais como: o conhecimento do meio marinho e a vigilância marítima integrada. A eles se somam as estratégias de bacias marítimas unidas pela ideia de crescimento azul. Cf. IGLESIAS. p.45. Opus citatum.

Diretiva 2008/56/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 17 de junho, alterada pela Diretiva (UE) 2017/845 da Comissão de 17 de maio<sup>86</sup>, considerada o pilar ambiental da PMI e a diretriz do OEM determina um quadro de ação comunitária em caráter de cooperação multinível, onde exige que os Estados Membros da União Europeia, no domínio da política para o meio marinho, desenvolvam estratégias<sup>87</sup> que incluam medidas sustentáveis dirigidas ao ecossistema marinho tanto em atividades económicas, quanto em matéria ambiental e executem programas de monitorização para a avaliação contínua onde cada país deve averiguar a qualidade das águas marinhas sob a sua soberania ou jurisdição nacional<sup>88</sup>.

Em análise do dispositivo legal, compreende-se que as estratégias de ações a serem desenvolvidas possuem como propósito imediato, a obtenção (ou manutenção) do bom estado ambiental<sup>89</sup> para cada região ou sub-região marinha até ano de 2020, consoante ao artigo 3º, nº3 do TUE; e como propósito a longo prazo, que a cooperação entre os países da UE contribua para o estabelecimento de uma rede global<sup>90</sup> de Áreas Marinhas Protegidas (AMPs)<sup>91</sup> e que esta rede contemple todas as atividades humanas com impacto no meio ambiente com a finalidade e contributo de cumprir os compromissos assumidos na Conferência de Estocolmo, sobre o desenvolvimento sustentável e na Rio 92, sobre a diversidade biológica.

Quanto a seu programa de monitorização, ressalta-se que tal medida fornece um grande contributo para com a indústria, com as autoridades públicas e com os investigadores ao receberem dados que possam tornar mais eficaz o desenvolvimento de produtos e serviços e

---

<sup>86</sup> Alteração realizada no que diz respeito à lista indicativa de elementos a ter em conta na elaboração das estratégias marinhas. Cf. JO L 125 de 18.5.2017.

<sup>87</sup> ROTHWELL, Donald; STEPHENS, Tim. *The international law of the sea*. Oxford; Portland, Oregon. Hart Publishing. 2016. p. 531.

<sup>88</sup> COM (2010) 461 final, de 8.7.2010. Dados e observações sobre o meio marinho com vista a um crescimento sustentável e inteligente.

<sup>89</sup> Cf. JO L 125 de 18.5.2017. Decisão (UE) 2017/848 da Comissão de 17 de maio de 2017 que estabelece os critérios e as normas de avaliação do bom estado ambiental das águas marinhas, bem como especificações e métodos normalizados para a sua monitorização e avaliação, e que revoga a Decisão 2010/477UE.

<sup>90</sup> UNIÃO EUROPEIA. *Estratégia para o meio marinho*. 2017. [consult. 11 abr. 2019]. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=LEGISSUM%3A128164>.

<sup>91</sup> Áreas Marinhas Protegidas – são áreas geograficamente definidas, cujo objetivo principal e claramente expresso é a conservação da natureza que está regulada e gerida através de leis e outros meios efetivos para alcançar este objetivo. Tradução livre da autora. COMISSÃO EUROPEIA. *Study on the economic benefits of Marine Protected Areas – Literature review analysis*. 2018. [consult. 18 abr. 2019]. Recuperado de [https://www.msp-platform.eu/sites/default/files/ea0318223enn.en\\_0.pdf#page34](https://www.msp-platform.eu/sites/default/files/ea0318223enn.en_0.pdf#page34). Cf.: RIBEIRO, Marta Chantal da Cunha Machado. *A proteção da biodiversidade marinha através de áreas protegidas nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição do Estado: discussões e soluções jurídicas contemporâneas. O caso português – (Tese de Doutoramento)*. Ed. Coimbra. 2013.

com o aditivo do apoio de programas como o “Conhecimento do Meio Marinho 2020<sup>92</sup>, ou, o Copernicus.<sup>93</sup>

Esse programa pode ser considerado um passo para a concretude do seu propósito a longo prazo, uma vez que reúne dados sobre os mares enquanto sistema mundial com variações eólicas, correntes sazonais, condições meteorológicas, espécies migratórias, dados hidrográficos para a otimização das rotas de navegação, poluição marinha, grandes acidentes de transporte marítimo e conclusivamente, a qualidade das águas, de modo a fornecer meios para ações resolutivas para as problemáticas que afetam a economia azul e a execução da Diretiva Marinha.

Contudo, apesar da DQEM ser uma iniciativa plausivelmente ambiciosa, há contrassensos inexcusáveis a nível de organização internacional singular que representa a União Europeia ao tratar-se da temática da proteção marinha.

Inicialmente, ainda que todos os Estados Membros da União sejam partes contratantes da CNUDM, nota-se que o seu texto legal limita-se tão somente aos Estados-Membros que possuam águas marinhas<sup>94</sup> (Considerando nº15)<sup>95 96</sup>, o que inclui fundos e subsolos marinhos, sob a sua jurisdição, a mencionar: o Mar Mediterrâneo, o Mar Báltico, o Mar Negro, o Atlântico Nordeste e as águas da Macronésia, nomeadamente as águas dos Açores, da Ilha da Madeira e das Ilhas Canárias. O que notavelmente contraria a imperatividade decorrente do dispositivo internacional e à própria obrigatoriedade da DQEM em todo o espaço da Comunidade quanto ao seu efeito de coerência das estratégias de cooperação e coordenação ao abrigo dos acordos internacionais (Considerando nº16 e nº17).

Ademais, permite que os mesmos permaneçam inertes quando não houver riscos significativos ao meio marinho, ou quando tais riscos resultarem em custos

---

<sup>92</sup> COM(2010) 461 final. *Conhecimento do meio marinho 2020*. Cf. COMISSÃO EUROPEIA. *Conhecimento do meio marinho 2020*. 2019. [consult. 11 abr. 2019]. Recuperado de [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/marine\\_knowledge\\_2020\\_pt](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/marine_knowledge_2020_pt).

<sup>93</sup> O Copernicus é um programa da União Europeia de iniciativa da Comissão Europeia em parceria com a Agência Espacial Europeia (ESA) e a Agência Europeia do Ambiente (AEA), que objetiva desenvolver serviços europeus de informação com base na observação da Terra por satélite. Pretende ainda, assegurar um acesso autónomo da Europa aos conhecimentos ambientais que poderão ser livremente consultados por seus utilizadores, sendo estes, os decisores políticos e as autoridades públicas que usam as informações como base para o desenvolvimento de políticas e legislações, nomeadamente no domínio do ambiente. Informação disponível em COPERNICUS. *About Copernicus*. 2019. [consult. 14 set. 2019]. Recuperado de <https://www.copernicus.eu/en/about-copernicus>.

<sup>94</sup> Nisto exclui-se da obrigatoriedade direta: a Hungria, a Áustria, a República Checa e a Eslováquia.

<sup>95</sup> Cf. Considerando nº15, DQEM: “Nem todos os Estados-Membros possuem águas marinhas tais como definidas na presente diretiva, pelo que o efeito das disposições da presente diretiva que se destinam exclusivamente aos Estados-Membros que possuem águas marinhas deverá limitar-se a esses Estados-Membros”.

<sup>96</sup> Vide: Artigo 6º, nº2 e o Artigo 26º, nº3 da DQEM.



desproporcionados<sup>97</sup>, o que nitidamente dá expressão ao princípio da proporcionalidade, sob abrigo do art.192º, nº5 do TFUE, e na exata concepção de proibição do excesso, necessidade e adequação<sup>98</sup>, mas sem esclarecer propriamente o que seja este risco.

Entretanto, esta permissão põe-se face à sua valorosa percepção ao que seja o meio ambiente marinho caracterizado em seu Considerando nº3 como um património precioso sendo imperativa a sua proteção, preservação e quando possível a sua recuperação com o objetivo de manter a biodiversidade e a existência dos oceanos e mares limpos, diversos, dinâmicos, são e produtivos<sup>99</sup>. Em outras palavras, indiretamente a própria Diretiva Marinha deixa uma margem permissiva para que pequenas ações poluidoras por parte de países contemplados ou não por seu dispositivo, possam vir a causar, em soma, grandes impactos futuros.

Outrossim, ainda a considerar a supremacia internacional, a Constituição dos Mares inclui obrigações gerais para assegurar que as atividades sob o controlo ou jurisdição de uma parte não causem danos ou riscos que possam ser transferidos de uma área para a outra ou que um tipo de poluição se transforme noutro tipo (art.195º, CNUDM)<sup>100</sup>. Entretanto, ao limitar a obrigatoriedade da Diretiva tão somente a alguns países ou regiões, a DQEM parece esquecer, sem uma razão aparente, do carácter transfronteiriço dos mares e também da poluição marinha através da atmosfera<sup>101</sup>.

Por fim, os legisladores reconhecendo que as medidas a serem adotadas pelos Estados Membros sob o alicerce dos princípios enunciados no artigo 191º, nº2 do TFUE, podem muitas vezes não ser suficientemente realizadas em estrita coordenação, coerência e integração com as ações desenvolvidas ao abrigo das demais legislações comunitárias e de acordos internacionais como a CNUDM, possibilitaram na concretude do princípio da subsidiariedade, que tais ações

---

<sup>97</sup> Considerando nº11, DQEM: “No entanto não deverá exigir-se que os Estados-Membros tomem medidas específicas quando não houver riscos significativos para o meio marinho, ou quando os custos forem desproporcionados tendo em conta os riscos para o meio ambiente”.

<sup>98</sup> Vide: p.20 da presente investigação.

<sup>99</sup> Cf. ONU. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. *Aichi Biodiversity Targets*. 2013. [consult. Em: 17 de abril de 2019] Recuperado de: <https://www.cbd.int/doc/strategic-plan/targets/compilation-quick-guide-en.pdf>.

<sup>100</sup> Artigo 195º, CNUDM: “Ao tomar medidas para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho, os Estados devem agir de modo a não transferir direta ou indiretamente os danos ou riscos de uma zona para outra ou a não transformar um tipo de poluição em outro”.

<sup>101</sup> A poluição atmosférica, tal qual a proteção e gestão das águas é abordada à parte na Política Ambiental da União Europeia sob uma perspectiva muito maior dos impactos causados aos limites territoriais do que os causados aos mares. Quando aborda a poluição marinha através da atmosfera, atribui enfoque às emissões causadas por navios. Assim, o carácter transfronteiriço da poluição atmosférica fica delimitado aos espaços terrestres, sem dedicar grande expressão para os seus efeitos nos Mares e Oceanos.

possam ser melhor realizadas pela Comunidade Europeia e que assim atenda-se aos objetivos enunciados na DQEM<sup>102</sup>.

#### **4.3. Diretiva Ordenamento do Espaço Marítimo (OEM)**

De outro modo, no que se refere à Diretiva 2014/89/UE do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de julho de 2014<sup>103</sup>, que estabelece um ordenamento do espaço marítimo europeu, pode-se afirmar que a mesma visa a coordenação transversal deste espaço a fim de promover o crescimento sustentável da economia azul e, tal qual a DQEM, alcançar o objetivo da Comunidade constante no artigo 3º, nº3 do TUE.

Em análise ao dispositivo legal, a OEM, em virtude da elevada concorrência pelo espaço marítimo para diferentes fins, nomeadamente instalações para a produção de energia a partir de fontes renováveis, prospecção e exploração de petróleo e gás, transporte marítimo, atividades de pesca, conservação dos ecossistemas e biodiversidade, extração de matérias-primas, turismo, instalações de aquicultura e património cultural submarino e recursos costeiros; foi desenvolvida como um instrumento estratégico fundamentado na redação da CNUDM no que toca aos problemas relacionados à utilização do espaço marítimo, a serem considerados como um todo, em uma estreita ligação.

Assim, para a Política Marítima Integrada, a OEM deve permitir que as autoridades públicas e as partes interessadas apliquem uma abordagem coordenada, integrada e transnacional com iniciativas que promovam uma economia mais competitiva, mais eficiente em termos de utilização de recursos e mais ecológica, com o propósito de atingir níveis elevados de emprego, produtividade e coesão social<sup>104</sup>.

Outrossim, para a OEM alcançar os seus objetivos de boa governança das atividades humanas nos espaços marinhos, a mesma prevê obrigações aos Estados Membros no que tange ao processo e aos planos de ordenamento do espaço marítimo que considerem a promoção da cooperação entre si.

---

<sup>102</sup> Neste mesmo entendimento, sob tradução livre da autora, IGLESIAS (2016, p.55) - “cabe advertir que este instrumento está de acordo com o princípio da subsidiariedade. Apenas pretende estabelecer ‘um quadro em escala comunitária para resolver as dificuldades compartilhadas’ e definir enfoques e princípios comuns em matéria de proteção do meio marinho em toda a Europa. Portanto, seu âmbito de ação se limita àquele que os Estados Membros não podem realizar de forma satisfatória, quer dizer, a instauração de um quadro comunitário que permita proteger melhor o meio marinho europeu”.

<sup>103</sup> JO L 257 de 28.8.2014.

<sup>104</sup> COM (2014) 254 final. Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das regiões. A inovação na economia azul: materializar o potencial de crescimento e de emprego dos nossos mares e oceanos.

Em consonância, Iglesias (2016, p.50), elucida que a determinação e a aplicação do ordenamento do espaço marítimo, corresponde aos Estados-Membros que continuaram sendo responsáveis e competentes pelo que se refere à designação, dentro das suas águas marinhas, do formato e o conteúdo desse ordenamento, incluindo mecanismos institucionais e a distribuição do espaço marítimo entre as distintas atividades.

No que se refere à competência partilhada entre estes e a União Europeia nos demais domínios para além do ambiente, como a energia, os transportes e a pesca (art.4º, TFUE), a Diretiva considera que os Estados-Membros não sofram imposições quanto a execução das políticas setoriais nestes domínios, mantendo ainda, a sua competência no tocante à concessão e determinação do conteúdo desses planos no espaço marinho sob a sua jurisdição.

Com isto, a aplicabilidade do princípio da subsidiariedade na OEM concretiza-se em seu Considerando nº 17 do preâmbulo ao estabelecer que a diretiva:

Não interfere nas competências dos Estados-Membros em matéria de ordenamento do território, incluindo os sistemas de gestão territorial utilizados para planear o modo de utilização do território e da zona costeira. Se os Estados-Membros aplicarem um ordenamento terrestre às águas costeiras ou a partes destas, a presente diretiva não deverá aplicar-se a essas águas.

Em contrapartida, o art.193º do TFUE que implica diretamente nas medidas de proteção adotadas para empreender ações pela UE para alcançar os objetivos elencados no art.191º, TFUE no que diz respeito às políticas de domínio do ambiente, não impede que os Estados-Membros de igual maneira, introduzam medidas que reforcem o nível de proteção do mesmo, desde que sejam compatíveis com os Tratados da Comunidade e respeitem o princípio da proporcionalidade<sup>105</sup>.

Frente a esse panorama, fica evidente a complexidade de gestão e conciliação não apenas entre as diferentes autoridades e partes envolvidas nas ações, mas principalmente entre as legislações e políticas concernentes à temática, uma vez que apesar de serem diretrizes direcionadas aos Estados-Membros costeiros da Comunidade, as mesmas deverão, em suas ações multinível, reforçar o contributo aplicado, ao abrigo de acordos internacionais, tal qual, com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar em que tanto os Estado-Membros, quanto a União Europeia são signatários.

Portanto, assim como exposto no Considerando nº17 do preâmbulo da DQEM, quanto no Considerando nº7 da OEM, as diretivas deverão ter em observância não apenas a utilização

---

<sup>105</sup> Vide: Considerando nº12, OEM.

dos direitos concedidos ao abrigo da CNUDM na aplicação de suas estratégias, mas também, o cumprimento das obrigações gerais desta que lhes orientam para assegurar que as atividades sob a jurisdição de uma parte não interfiram de modo a causar danos para além do seu espaço oceânico de controlo.

## **5. Considerações Quanto a Competência da UE nas Políticas de Cooperação Internacional**

A partir da exposição realizada acima, nota-se a importância que a União Europeia possui na temática da proteção do meio ambiente marinho.

Segundo Franch (2009, p.90), a partir da PMI, conhece-se as diversas políticas comuns da União Europeia que incidem no meio marinho, onde algumas gozam de competência exclusiva, por ter-lhe sido transferido, os Estados Membros, a totalidade da soberania quanto a matéria como ocorre com a pesca, e outras que a partir da aplicação do princípio da subsidiariedade, gozam de competência partilhada gerando um amplo conjunto de normas que incidem na proteção do ecossistema marinho.

A este respeito, muito antes, o Tribunal de Justiça da União Europeia, nos nºs 17 e 18 da sentença de 31 de março de 1971, Comissão Europeia contra o Conselho Europeu (Acordo Europeu sobre Transporte Rodoviário - AETR)<sup>106</sup>, já teria afirmado:

Sempre que, para a execução de uma política comum prevista pelo Tratado, a Comunidade tome disposições que instituem, sob qualquer forma, regras comuns, os Estados Membros, quer agindo individual quer coletivamente, deixam de ter o direito de contrair para com Estados terceiros obrigações que afetam estas regras. Com efeito, à medida que se instituem essas regras comuns, só a Comunidade está em condições de assumir e executar, com efeitos em todo o domínio de aplicação da ordem jurídica comunitária, os compromissos assumidos em relação aos Estados Terceiros.

Nesse sentido, vislumbra-se nessa afirmação, no âmbito da competência partilhada em políticas de cooperação, o princípio da preempção na qualidade de preservar a eficiência do regime da Comunidade, das ações autónomas dos Estados-Membros no nível internacional sem causar, neste sentido, qualquer prejuízo do entendimento do artigo 3º, nº2 do TFUE que dispõe sobre a competência exclusiva da União para celebrar acordos internacionais quando estes suscitarem alterar o alcance ou afetar as regras do seu ordenamento interno.

---

<sup>106</sup> Acórdão de 31 de março de 1971, AETR. Processo 22/70.

Com efeito a DQEM em seu âmbito de aplicação (artigo 2º, nº1) e de cooperação regional (art.3º, nº9 e art.6º, nº2), e a OEM em seus requisitos mínimos de aplicação (art.6º, nº1, alínea g) e nomeadamente no que se trata da cooperação com países terceiros (art.12º), concretizam estes instrumentos da UE, visto que, apesar de serem estratégias de uma política do domínio da competência partilhada da Comunidade, esta, a título de Organização Internacional tem adotado tratados internacionais referentes à proteção do meio marinho que passam a ser incorporados ao Direito Europeu e tornam-se vinculativos também para os Estados Membros, a ter como exemplo a própria CNUDM<sup>107</sup> e a Convenção sobre a Diversidade Biológica<sup>108</sup>, passando por conseguinte no domínio do ambiente de competência partilhada, a usufruir de uma competência exclusiva<sup>109</sup>.

Por fim, após a análise dos dispositivos de cooperação internacional é possível afirmar que a política marítima integrada é um esforço ambicioso que vai para além de uma harmonização ideal entre as diversas estratégias e medidas de proteção dos mares e oceanos que por muitas vezes aparentam ser contraditórias, mas tal qual Franch (2009. p.100) afirma:

A PMI tem sido concebida como uma política marítima europeia, o qual aponta para a criação de um “Espaço marítimo comum da União Europeia”, governado por idênticas normas de segurança, proteção e preservação do meio ambiente marinho.

---

<sup>107</sup> Cf. JO L 179 DE 23.6.1998. Decisão 98/392/CE do Conselho de 23.3.1998, relativa à celebração pela Comunidade Europeia da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, e no Acordo de 28 de julho de 1994 relativo à aplicação da Parte XI da CNUDM.

<sup>108</sup> Cf. JO L 309 de 13.12.1993. Decisão 93/626/CEE do Conselho Relativa à celebração da Convenção sobre a diversidade biológica.

<sup>109</sup> A corroborar com esta ideia Iglesias (2016, p.58): “é necessário coordenar a atuação dos Estados-Membros com países terceiros, sob cuja soberania ou jurisdição estão as águas da mesma região ou sub-região. Para eles resultam o indubitável interesse dos programas e atividades existentes que correspondam e elaborem um quadro de estruturas derivadas de acordos internacionais, como os convênios marinhos regionais”.

## PARTE IV – POLUIÇÃO DO MEIO AMBIENTE MARINHO

*“O oceano, embora vasto, é finito, frágil e está em risco”*

*Oceanário de Lisboa*

Por fim, a título de consolidação da linha progressiva desenhada para a presente investigação sobre a proteção do meio marinho no espaço da Comunidade, passa-se a desvelar a aplicabilidade e os desdobramentos das políticas apresentadas na Parte III, segundo as delimitações apresentadas na Introdução.

É suposto que a temática da proteção marinha exista em razão de um precedente risco evitável com medidas que antevejam as ocorrências dos factos e das fontes oriundas.

Isto posto, somente após a Segunda Guerra Mundial e muito em razão dos resultados dos acidentes ocorridos com navios tanques de carregamento de petróleo é que o nível de consciência com a proteção do ecossistema marinho e a preocupação com a saúde humana em razão da poluição dos mares aumentaram<sup>110</sup> e os regulamentos internacionais passaram a desenvolverem-se neste campo<sup>111</sup>.

Além da seara jurídico-política, um aumento significativo de pesquisas em torno desta temática - poluição marinha - tem se estendido em busca de soluções que possibilitem a saúde do ecossistema marinho. Nesta direção, muito deve-se ao grupo de especialistas de aspetos científicos do meio ambiente marinho, GESAMP<sup>112</sup>, que desde 1969 fornece consultoria científica para as Nações Unidas, e como autoridade avaliativa, produz relatórios em relação aos efeitos das fontes e tipos de poluição marinha provenientes das atividades humanas.

### 1. Fontes e Tipos de Poluição Marinha

Segundo Becker-Weinberg (2014, p.111), somente após a entrada em vigor da CNUDM é que a matéria da proteção e preservação do ambiente marinho recebeu uma consistência legal

---

<sup>110</sup> DIOGO, Luís da Costa; JANUÁRIO, Rui. *Direito Internacional do Mar e temas de direito marítimo*. Áreas Editora, 2000.p.191.

<sup>111</sup> De acordo com Tanaka (2012, p.260) os Estados, antes de 1960, possuíam uma enorme escassez de regulamentos no campo da proteção marinha, a conter, portanto, apenas regras gerais relevantes a esta questão, que em suma, abordavam o direito de que nenhum Estado pudesse permitir o uso do seu espaço marinho de modo a causa-lo danos, ou, a outros Estados.

<sup>112</sup> GESAMP, sigla em inglês de *Joint Group of experts on the Scientific Aspects of marine Environmental Protection*. GESAMP. *Joint Group os experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection*. 2019. [consult. 03 set. 2019]. Recuperado de: <http://www.gesamp.org/>.

que atualmente é reconhecida por seu caráter transversal e multidisciplinar da sua estrutura normativa.

Desta forma, abrangendo a precedência da matéria, a CNUDM (2002 a, p.26), designou no artigo 1, nº4, Parte I o conceito do que seja a poluição do meio marinho, assim infra citado:

**É a introdução pelo homem direta ou indiretamente**, de substâncias ou de energia no meio marinho, incluindo os estuários, sempre que a mesma provoque ou possa vir a **provocar efeitos nocivos**, tais como danos aos recursos vivos e à vida marinha, **riscos à saúde do homem, entraves às atividades marítimas**, incluindo a pesca e as outras utilizações legítimas do mar, alteração da qualidade da água do mar, no que se refere à sua utilização, e deterioração dos locais de recreio.

Apesar deste enunciado ser generalista, a CNUDM aponta na Secção 5 da Parte XII (arts.207º ao 212º), seis fontes específicas de poluição marinha: 1) poluição de origem terrestre; 2) poluição proveniente de atividades relativas aos fundos marinhos sob jurisdição nacional; 3) poluição proveniente de atividades na Area; 4) poluição por alijamento; 5) poluição proveniente de embarcações e; 6) poluição proveniente da atmosfera ou através dela.

Em 1990, o GESAMP forneceu um relatório com as estimativas de contribuição de cada uma dessas fontes de poluição no meio marinho e concluiu que a maior fonte de poluição provém de descargas terrestres, sendo essas de 44%; seguida de fontes atmosféricas com 33%; oriundas de navios com 12%, por alijamento sendo de 10% e as demais com 1% <sup>113</sup>.

Entretanto, como Rothwell e Stephens (2016, p.366), afirmam que o GESAMP até então não atualizou estes dados, existindo desta maneira, boas razões para pensar que as contribuições relativas a cada fonte tenham mudado.

Em concordância, é possível afirmar que em cada fonte novos tipos de poluição tenham surgido como outros riscos e que possam ter superado, em porcentagem, os riscos estimados, seja em razão das regulações existentes serem muito recentes para estas novas ameaças e não terem alcançado o nível de proteção almejado, seja em razão do desconhecimento em sua plenitude dos seus efeitos aos oceanos.

---

<sup>113</sup> GESAMP. *The State of the Marine Environment. Reports and Studies*. Nº39. 1990. [consult. 03 set. 2019]. Recuperado de: <http://www.gesamp.org/publications/the-state-of-the-marine-environment>. p.88.

## 2. Poluição por Hidrocarbonetos em Mares Europeus

Sob a égide do princípio da liberdade de navegação, o espaço marinho, historicamente, serve de via de circulação do comércio internacional e consequentemente de elo globalizador entre as sociedades. Por consequência é especialmente afetado pelo transporte marítimo, principalmente, em razão do aumento das atividades de navegação a partir da segunda metade do século XX, o que contribuiu para o problema da poluição dos mares e oceanos<sup>114</sup>, em especial pelo hidrocarboneto em razão das suas características quanto mercadoria e em razão das dimensões e condições dos navios petroleiros que oferecem riscos ao meio ambiente<sup>115</sup>.

Segundo a Direção-Geral da Autoridade Marítima de Portugal - DGAM (2011, p.12), estima-se que durante a extração e o transporte por mar, sejam introduzidos nos oceanos, por ação humana voluntária ou involuntária, aproximadamente 5 milhões de toneladas de hidrocarbonetos por ano, o que representa uma das principais causas da poluição dos oceanos.

Apesar do hidrocarboneto ser um composto químico que possui inúmeras desvantagens ambientais associadas, sejam elas terrestres, atmosféricas ou marinhas, o mundo tornou-se dependente, económico e socialmente, da indústria petrolífera em todas as escalas dos processos derivados do petróleo e os seus respectivos materiais de consumo, seja em plásticos de uso doméstico ou de uso único, seja em combustíveis fósseis que alimentam os veículos.

Incluídos nesta dependência, destacam-se dois riscos extremos ao meio ambiente marinho: os derrames de petróleo nos mares e oceanos, e os microplásticos. Ambos com impactos alarmantes que põem em risco a continuidade da vida em cadeia a todas as espécies do planeta.

---

<sup>114</sup> CABRITA, Rute Neto. A poluição Marítima e o Direito Internacional. Lisboa: FDL, 1998.p.08. apud. ZANELLA, Tiago Vinicius. *Direito do Mar: textos selecionados*. Vol. I. Juruá Editora, 2015.p.132.

<sup>115</sup> HECK, Mariana. *A ação normativa da organização marítima internacional e seus instrumentos em face da poluição marítima por óleo causada por navios*. Revista de Direito Internacional. Vol. IX. Nº 3. 2012. DOI: 10.5102/rdi.v9i3.2051. p.02.



## 2.1. Poluição Proveniente de embarcações: incidentes com navios tanques e os regimes de proteção

Precede-se mencionar que a poluição marinha por óleo<sup>116</sup> nos oceanos tem recebido grande atenção dos legisladores, dada a visibilidade do poluente<sup>117</sup>.

Outrossim, vale apontar que somente após a ocorrência dos maiores incidentes com petroleiros nas últimas décadas que geraram impactos desastrosos no meio ambiente marinho como os ocorridos com os navios tanques SS Torney Canyon (1967), Amoco Cadiz (1978), Erika (1999) e o Prestige (2002) é que a regulamentação internacional avançou e em especial a da UE, que desde 2003 proíbe que os petroleiros de casco simples<sup>118</sup> que transportem combustíveis de material pesado, possam, à princípio, frequentar os portos europeus ou terminais sob jurisdição de um país da Comunidade<sup>119 120</sup>.

Tal medida adotada justifica-se, no exercício do princípio de soberania, ao passo de que as regiões Atlânticas europeias correm alto risco de sofrerem danos causados por eventuais incidentes com petroleiros e outros derrames nos mares<sup>121</sup> como demonstra a Figura 1.

---

<sup>116</sup> A Convenção MARPOL 73/78 traz em seu Anexo I, Regra 1, nº1 a seguinte definição do que considera ser óleo: “óleo significa o petróleo em qualquer forma, inclusive óleo cru, óleo combustível, borra de óleo, rejeitos de óleo e produtos refinados. Cf. COMISSÃO COORDENADORA DOS ASSUNTOS DA IMO. *MARPOL 73/78 – Anexo I. Regras para a prevenção poluição por óleo*. Recuperado de: [https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/marpol\\_anexo1-11ago.pdf](https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/marpol_anexo1-11ago.pdf).

<sup>117</sup> CHURCHILL, Robin Rolf; LOWE, Alan Vaughan. *The law of the sea*. 3ªed. Manchester University Press. Great Britain, p.331.

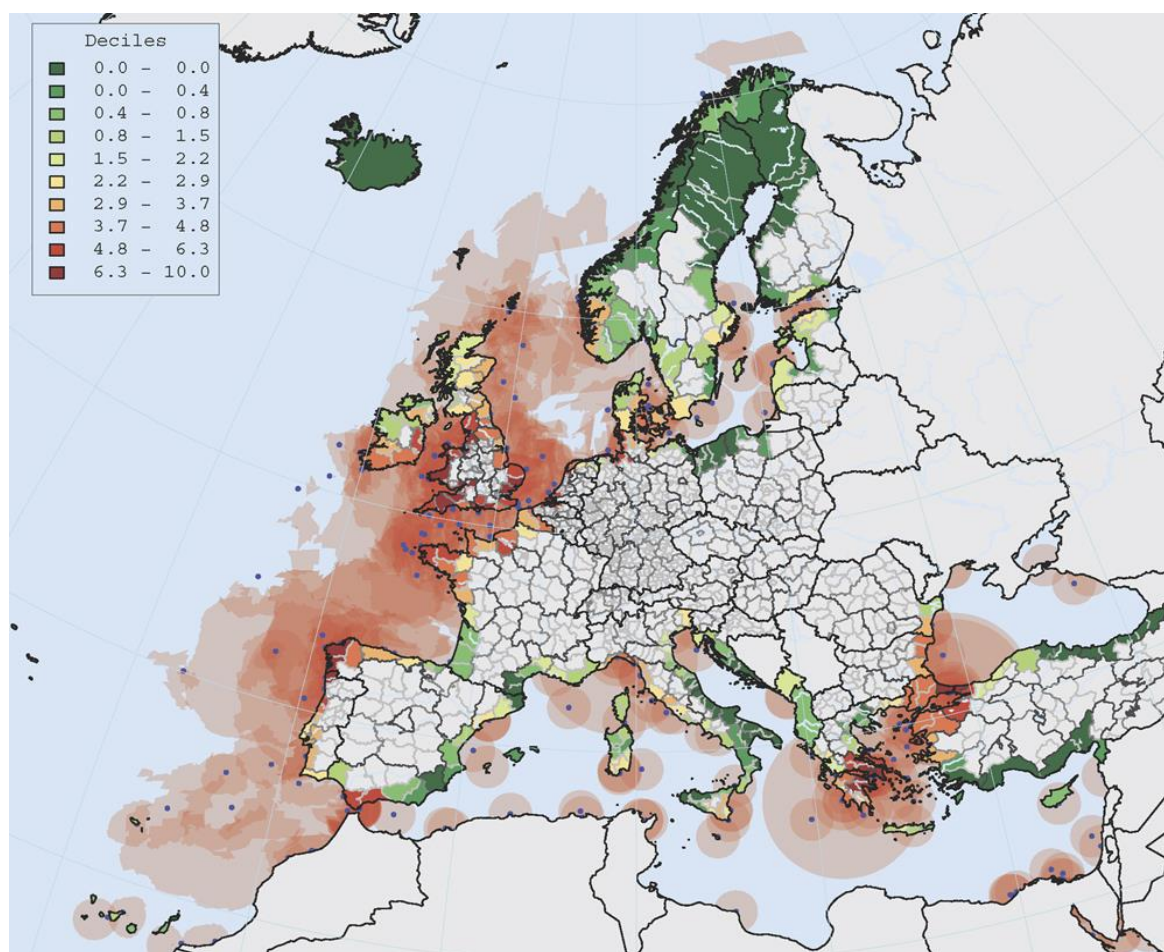
<sup>118</sup> COMISSÃO EUROPEIA. *Novas medidas de proteção das nossas costas: fim dos petroleiros de casco simples à vista*. 2002. [consult. 24 abr. 2019]. Recuperado de [https://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-02-1953\\_pt.htm](https://europa.eu/rapid/press-release_IP-02-1953_pt.htm).

<sup>119</sup> UNIÃO EUROPEIA. *Segurança marítima: introdução acelerada dos petroleiros de casco duplo*. 2011. [consult. 24 abr. 2019]. Recuperado de [http://publications.europa.eu/resource/cellar/e8842cd5-c1ef-4611-aeda-b2f6e7a7da79.0013.02/DOC\\_2](http://publications.europa.eu/resource/cellar/e8842cd5-c1ef-4611-aeda-b2f6e7a7da79.0013.02/DOC_2).

<sup>120</sup> Cf. JO L 064 de 07.03.2002. Regulamento (CE) nº417/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho de 18 de fevereiro de 2002, relativo à introdução acelerada dos requisitos de construção em casco duplo ou equivalente para os navios petroleiros de casco simples e que revoga o Regulamento (CE) nº2978/94 do Conselho.

<sup>121</sup> FERNÁNDEZ-MACHO, Javier. Risk assessment for marine spills along European coastlines - Marine Pollution Bulletin. 2016. Apud COMISSÃO EUROPEIA. *Science for environment Policy: European Coastal regions at greatest risk from oil spills identified by new risk index*. 2017. [consult. 16 set. 2019]. Recuperado de [https://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/pdf/european\\_coastal\\_regions\\_greatest\\_risk\\_oil\\_spills\\_new\\_risk\\_index\\_484na3\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/pdf/european_coastal_regions_greatest_risk_oil_spills_new_risk_index_484na3_en.pdf).

**Figura 1:** Locais e índice de risco de derramamento marinho para os territórios costeiros europeus



Fonte: Atlas of Science (2017). *Oil Spills can be catastrophic: which european coastal regions are most at risk?*. De Javier Fernández-Macho.

Neste sentido, insta apontar que por este ter sido um dos primeiros tipos de poluição ambiental a ser discutido em âmbito internacional, a compreensão do seu regime regulador em sede política e jurídica além de estar assente na CNUDM<sup>122</sup> e no Capítulo 17 da Agenda 21, sob uma plausível preocupação quanto a degradação do espaço marinho oriundas das embarcações, fundamenta-se quase que por completo nos instrumentos adotados pela Organização Marítima Internacional (OMI), organização internacional designada pela CNUDM para a atuação em questões relacionadas à segurança marítima<sup>123</sup>. Ademais, devido à

<sup>122</sup> Vide: Parte XII, art. 211º, CNUDM.

<sup>123</sup> “Embora a CNUDM não especifique expressamente nesses dispositivos quais são essas normas e organizações internacionais competentes, a Divisão de Assuntos Oceânicos e de Direito do Mar (DAOLOS) das Nações Unidas, para minorar essa problemática, buscou desenvolver uma esquematização meramente indicativa de temas, de dispositivos legais e de designação da(s) organização (ões) internacional (ais) apropriadas para diversas temáticas relacionados aos assuntos marítimos contidos na CNUDM. Diante disso, a OMI foi designada como organização

sua natureza global, as embarcações e as questões que derivam de si, são melhor reguladas a título de cooperação regional e sub-regional por parte dos Estados dedicados ao transporte marítimo e que estão mais expostos aos riscos de poluição por incidentes com navios tanques, com fins de estruturar uma coordenação multinível e, por conseguinte, alcançar os níveis de proteção e bom estado ambiental dos mares europeus.

Nesse sentido, a título de cooperação internacional a UE trabalha em conjunto com as Organizações das Nações Unidas, ao integrar, complementar e ajustar através de Diretivas, as Convenções relacionadas aos mares e aos oceanos, conforme a sua realidade ambiental e os seus interesses económicos.

Alguns desses regimes condizentes à tutela jurídica dos mares europeus estão elencadas abaixo:

- Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 1973 e o seu Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78);
- Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
- Convenção OPRC 90 – Convenção Internacional sobre a prevenção, atuação e cooperação no combate à poluição por hidrocarbonetos,
- Acordo de Lisboa (Atlântico Nordeste) que pretende articular a cooperação entre Portugal, Espanha, Marrocos e a Comunidade Europeia, para fazer face aos incidentes de poluição marítima, devido a derrames de hidrocarbonetos ou outras substâncias nocivas no Atlântico Nordeste
- Regulamento (CE) nº417/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, relativos a introdução acelerada dos petroleiros de casco duplo,
- Diretiva 2005/35/CE relativa à poluição por navios e à introdução de sanções em caso de infrações,
- Diretiva 2008/56/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, que estabelece um quadro de ação comunitária no domínio da política para o meio marinho,
- COM (2009) 8 final, Comunicação Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões relativa aos objetivos estratégicos e recomendações para a política de transportes marítimo da UE até 2018

---

internacional competente para questões relacionadas à [...] navegação internacional, [...]”. PIASSI, Fabiana A. do V. V.; FLÔR, Claudio R. de A.. A Organização Marítima Internacional e o Jogo Simulado como uma ferramenta de experimentação na segurança marítima do Atlântico Sul In: Thiago Carvalho Borges; Tiago V. Zanella; André de Paiva Toledo; Leonardo de Camargo Subtil & Olindo Francisco Borges [Orgs.]. *Direito do mar: Reflexões, Tendências e Perspectivas*. Vol. I. Ed. D’Plácido, Belo Horizonte. 2017. pp.159–174.

- Diretiva 2014/89/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, que estabelece um quadro para o ordenamento do espaço marítimo.

Diante do exposto, fica assim demonstrado a conveniência do estabelecimento da Política Marítima Integrada pela União Europeia face às dificuldades que as diversas atividades relacionadas ao mar enfrentam para conciliar todos os textos legais ao seu efetivo exercício em escala multinível.

É possível afirmar que este seja um dos grandes obstáculos legais para uma eficaz rede global de proteção, preservação e de uso sustentável do mar, essa abundância de convenções e normas regulamentadoras de legislações internacionais, nacionais, regionais e sub-regionais relacionadas a um tema de nítido caráter transfronteiriço e que passa constantemente por emendas para suprirem lacunas e adaptem-se às novas demandas.

Portanto, o risco que o Direito incorre neste âmbito é manter-se refém da morosidade tradicional legislativa e alcançar tardiamente, em termos ambientais, o seu escopo principal, a preservação, conservação e a proteção do ecossistema marinho.

### **2.1.1. A União Europeia e o regime global de cooperação internacional (OMI)**

A considerar a característica global das embarcações, a ONU visando a proteção dos mares, estabeleceu em 1948 a Organização Marítima Internacional (OMI). Um organismo especializado responsável pela segurança e proteção dos navios e pela prevenção da poluição marinha e atmosférica por navios, a ter como um dos mais importantes instrumentos a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios – MARPOL73/78<sup>124</sup>.

Como autoridade global no tema, a mesma é responsável por definir padrões para o transporte marítimo internacional, e regular o setor de maneira que seja justa e efetiva. Dito isto, um dos seus principais objetivos presente no art.1º da OMI<sup>125</sup> é desenvolver um sistema de cooperação entre os Governos na esfera de regulamentação e [...] facilitar a adoção geral de normas em questões relacionadas à segurança marítima, à eficiência da navegação, e ao desenvolvimento marítimo sustentável com medidas de prevenção e contenção da contaminação do mar ocasionada pelos navios<sup>126</sup>.

---

<sup>124</sup> MARPOL é a abreviatura de *Maritime Pollution*.

<sup>125</sup> Cf. ONU. *Convention on the Intergovernmental Maritime Consultative Organization*. Geneva. 1948. [consult. Em: 16 de setembro de 2019]. Recuperado de: [https://treaties.un.org/doc/Treaties/1958/03/19580317%2005-05%20PM/Ch\\_XII\\_1p.pdf](https://treaties.un.org/doc/Treaties/1958/03/19580317%2005-05%20PM/Ch_XII_1p.pdf).

<sup>126</sup> “A DAOLOS também indicou a OMI para exercer atividades voltadas à cooperação entre os estados costeiros de mares fechados ou semifechados, à consulta e cooperação com organizações internacionais e não

Cabe destacar que apesar de todos os 28 Estados Membros da UE serem partes<sup>127</sup>, dentre os seus 174 signatários da OMI, a União Europeia<sup>128</sup> enquanto Organização Internacional, não é membro e nem parte contratante nas convenções e nos códigos aplicáveis da OMI<sup>129</sup>. Assim, considerando que a ação da UE no setor do transporte marítimo deverá ter por objetivo a proteção do meio marinho e o reforço da segurança marítima, todas as vezes que a OMI realiza alterações em seu regime que irá influenciar o conteúdo do direito da União<sup>130</sup> torna-se conveniente que o Conselho autorize os Estados-Membros a expressarem a posição da União e a darem o seu consentimento em ficarem vinculados pelas alterações em causa, na medida em que essas alterações sejam de competência exclusiva da União<sup>131</sup>.

---

governamentais, à proteção e preservação do meio marinho através de cooperação no plano global ou regional, à danos iminentes ou reais, aos planos de emergência contra a poluição, aos estudos e programas de investigação e intercâmbio de dados e informações, [...] à vigilância dos riscos de poluição. [...] a poluição procedente de fontes terrestres, [...] à poluição proveniente de embarcações, [...]. Cumpre insistir que a designação delineada pela DAOLOS foi meramente indicativa, não conferindo exclusividade de atuação à OMI, tampouco exclui a atuação de outras organizações nas referidas searas [...]”. PIASSI, Fabiana A. do V. V.; FLÔR, Claudio R. de A.. A Organização Marítima Internacional e o Jogo Simulado como uma ferramenta de experimentação na segurança marítima do Atlântico Sul In: Thiago Carvalho Borges; Tiago V. Zanella; André de Paiva Toledo; Leonardo de Camargo Subtil & Olindo Francisco Borges [Orgs.]. *Direito do mar: Reflexões, Tendências e Perspectivas*. Vol. I. Ed. D'Plácido, Belo Horizonte. 2017. pp.159–174.

<sup>127</sup> Até a data de desenvolvimento da presente tese o Reino Unido continua a ser um membro de pleno direito da UE, com todos os direitos e obrigações daí decorrentes.

<sup>128</sup> Cf. IMO, International Maritime Organization. *Estados Miembros, organizaciones intergubernamentales y organizaciones no gubernamentales (ONG)*. 2019 a. [consult. 16 set. 2019]. Recuperado de <http://www.imo.org/es/About/Membership/Paginas/Default.aspx>.

<sup>129</sup> A UE não é Parte em um conjunto importante de convênios internacionais com clara repercussão em meio marinho, como são os adotados pela OMI. Entre estes convênios figuram alguns tão importantes como o Convênio Internacional para prevenir a contaminação por navios de 1973, modificado pelo Protocolo de Londres, de 1978 (MARPOL 73/78); O Convênio Internacional sobre responsabilidade civil gerada de danos devidos a contaminação por hidrocarbonetos de 1992; o Convênio Internacional sobre a constituição de um fundo internacional de indenização de danos causados pela contaminação de hidrocarbonetos, de 1992; o Convênio Internacional sobre cooperação, preparação e luta contra a contaminação por hidrocarbonetos de 1990; etc. E isto se deve pela UE não ser membro da OMI. Cf. nota 7, p.94. FRANCH, Valentin Bou. La política marítima de la Unión Europea y su contribución a la prevención de la contaminación marina. In: Jorge Pueyo Losa; Julio Jorge Urbina. (coord.). *La cooperación internacional en la ordenación de los mares y océanos*. 1ªed. Iustel. Españã. 2009.

<sup>130</sup> Cf. JO L139 de 27.5.2019. Decisão (UE) 2019/851 do Conselho de 14 de maio de 2019, “relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, na Organização Marítima Internacional durante a 74.a sessão do Comité de Proteção do Meio Marinho e a 101.a sessão do Comité de Segurança Marítima, no que respeita à adoção de determinadas alterações do anexo II da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, do Código Internacional para o Programa Reforçado de Inspeções no âmbito das Vistorias a Graneleiros e Petroleiros, de 2011, do Código Internacional dos Meios de Salvação, dos modelos C, E e P do apêndice à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar e do Código Internacional para a Segurança dos Navios que utilizam Gases ou outros Combustíveis com Baixo Ponto de Inflamação” em observância à Diretiva 2005/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de setembro de 2005, relativa à poluição por navios e à introdução de sanções, incluindo sanções penais, por crimes de poluição (JO L 255 de 30.9.2005, p. 11). e à Diretiva 2000/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2000, relativa aos meios portuários de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga (JO L 332 de 28.12.2000, p. 81.).

<sup>131</sup> Vide: Art.2º, nº1 do TFUE. Exercício delegado de competência.

Não obstante, apesar de não ser parte signatária da OMI a UE atua indiretamente através das ações estratégicas adotadas para a implementação da PMI e de suas Diretivas de cooperação e coordenação, como é o caso da Convenção para a Proteção do Meio Ambiente do Atlântico Nordeste (OSPAR); da Comissão para a Proteção do Meio Ambiente Marinho do Mar Báltico (HELCOM) e da Comissão do Mar Negro (BSC), como membros intergovernamentais que tem realizado acordos de cooperação com a OMI<sup>132</sup>.

### **2.1.2. A competência da UE em acordos de cooperação regional entre Estados Membros e convenções internacionais em que a Comunidade não é signatária: Acórdão C-15/17**

Neste sentido, no âmbito das competências da UE no domínio do ambiente, cabe em síntese e em especial às conclusões do advogado-geral Nils Wahl, do pedido de prejudicial do Processo C-15/17<sup>133</sup>, no que diz respeito tão somente à matéria de acordos internacionais celebrados com Estados-Membros a título de cooperação regional com fins de proteção do meio ambiente marinho e que, no entanto, a UE não é parte signatária.

O litígio em questão opõe a *Bosphorus Queen Shipping Ltd Corp.*, sociedade proprietária do navio de carga, matriculado no Panamá, à Autoridade de Proteção das Fronteiras da Finlândia (*Rajavartiolaitos*) submetido à apreciação do Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE)<sup>134</sup> a ter por objeto, *inter alia*, a interpretação do artigo 220º, nº6 da CNUDM e do artigo 7º, nº2 da Diretiva 2005/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>135</sup>, relativa à poluição resultante de descargas por embarcações.

Este pedido foi a primeira oportunidade oferecida à Corte para que esclarecesse em que circunstâncias pode um Estado costeiro, nos termos do direito da União, exercer a sua competência na sua Zona Económica Exclusiva – ZEE contra navio estrangeiro (estado de bandeira) a fim de proteger o meio marinho, sem interferir, indevidamente no princípio da liberdade de navegação contemplado pela CNUDM.

---

<sup>132</sup> A Convenção de Barcelona (BARCON) não consta como membro da OMI.

<sup>133</sup> Acórdão do TJUE de 11 de julho de 2018. Processo C-15/17 – *Bosphorus Queen Shipping Ltd. Corp.*

<sup>134</sup> Pedido (JO) em 03 de março de 2017; Conclusões ECLI:EU:C:2018:123 em 28 de fevereiro de 2018; Acórdão ECLI:EU:C:2018:557 em 11 de julho de 2018; Acórdão Sumário ECLI:EU:C:2018:557 em 11 de julho de 2018 e Acórdão (JO) em 24 de agosto de 2018.

<sup>135</sup> JO L 255 de 30.9.2005. Diretiva 2005/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 7 de setembro de 2005, relativa à poluição por navios e à introdução de sanções penais, por crimes de poluição, alterada pela Diretiva 2009/123/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 21 de outubro de 2009 (JO L 280 de 27.10.2009, p.52.).

No âmbito do quadro jurídico, abrange-se uma série de acordos internacionais diferentes no domínio do Direito do Mar, dentre estes dispositivos: a Convenção MARPOL 73/78 da OMI destinados a minimizar a poluição no meio marinho; dispositivos da CNUDM sobre a jurisdição dos Estados costeiros nas ZEE (art.56º a 58º) e de proteção do meio marinho (art.192º a 217º,) e de competência de jurisdição dos estados costeiros pertencentes à parte XII da CNUDM (220º, b3 a 6) e por fim dispositivos da Diretiva 2005/35/CE , do direito da Comunidade<sup>136</sup>.

Ocorre que, ao contrário de todos os seus Estados-Membros, a UE não é parte na Marpol 73/78 sendo, no entanto, na mesma medida que aqueles, signatária da CNUDM. Razão pelo qual, o TJUE julgou-se competente para interpretar as disposições de direito internacional da CNUDM, por tornarem-se parte da ordem jurídica da UE, a considerar a primazia do direito internacional.

No que tange à MARPOL 73/78, o posicionamento do TJUE é que esta deve ser aceita a título de inspiração em suas interpretações quanto à CNUDM e quanto às disposições de direito derivado por si, como é o caso da Diretiva 2005/35/CE, visto que os Estados-Membros da UE estão vinculados por essa convenção. Nesse mesmo sentido, o TJUE justifica que mesmo diante de outros dispositivos em que os Estados-Membros da Comunidade e a própria UE não estejam vinculados, poderá também usá-los como fonte de inspirações às suas interpretações referentes aos dispositivos em que está vinculada.

Por outro lado, o TJUE admite não ter competência para interpretar acordos internacionais celebrados entre Estados-Membros e países terceiros<sup>137</sup>, assim, sem prejuízo do caso particular de convenções como a MARPOL 73/78 e das situações em que a UE tenha assumido previamente os poderes exercidos pelos Estados-Membros no domínio regulado pelo

---

<sup>136</sup> No que diz respeito ao Direito da União, a Diretiva 2005/35/CE consiste em incorporar no direito comunitário as normas internacionais relativas à poluição provocada por navios e assegurar que as pessoas responsáveis por descargas de substâncias poluentes estejam sujeitas a sanções adequadas, incluindo sanções penais, a fim de melhorar a segurança marítima e de reforçar a proteção do meio marinho relativamente à poluição por navios, (art.1º); ou seja, trata da poluição por navios e da resposta adequada a adotar pelos Estados-Membros para combater essa poluição. Em especial, resulta dos considerandos nº2 e 3 que a Diretiva visa melhorar a Convenção Marpol 73/78 ao harmonizar a sua aplicação a nível da UE. Tal necessidade foi considerada porque diariamente as regras da Convenção Marpol 73/78 são ignoradas por um grande número de navios que navegam nos mares da UE. Assim, a Diretiva, não obsta que os Estados-Membros tomem medidas mais rigorosas contra a poluição provocada por navios em espaços marinhos sob a sua competência como ocorre com a ZEE. Inclusive, motiva a cooperação entre os Estados-Membros e estes com Estados Terceiros na aplicação de medidas a serem tomadas relativamente à eventual descarga (at.7º). *Vide*: nºs20 e 21 das Conclusões do Advogado-Geral Nils Wahl. Acórdão de 28 de fevereiro de 2018. Processo C-15/17 – Bosphorus Queen Shipping Ltd. Corp.

<sup>137</sup> *Vide*: nº61 do Acórdão de 4 de maio de 2010, TNT Express Nederland. Processo C-533/08 e nº22 do Acórdão de 17 de julho de 2014, Qurbani. Processo C-481/13.

acordo internacional<sup>138</sup>, a competência interpretativa do TJUE estende-se tão somente às regras que fazem parte da ordem jurídica da União.

Em paralelo pode-se citar o Acórdão de 23 de janeiro de 2014, *Manzi and Compagnia Naviera Orchestra* (Processo C-537/11), protocolo posterior à Convenção MARPOL 73/78, o qual alguns Estado-Membros não aderiram. Nesse caso, o Tribunal declarou que não era possível interpretar disposições de direito derivado à luz de uma obrigação imposta por um acordo internacional que não vincula todos os Estados-Membros. Caso contrário o alcance dessa obrigação seria alargado aos Estado-Membros que não são partes contratantes de tal acordo<sup>139</sup>.

Dito isto, conclui-se que a competência da UE em observância à primazia do Direito Internacional fica circunscrita tão somente a acordos internacionais que a vinculam, seja através dos seus Estados-Membros, seja através do seu direito derivado em assuntos conexos como a Diretiva 2005/35/CE em relação à Convenção MARPOL 73/78 no âmbito da proteção do meio marinho contra a poluição por hidrocarbonetos, tomando como inspirações e sugestões, quando pertinentes, ao direito da União para interpretações de sua própria legislação os acordos em que não é signatária.

### **2.1.3. Medida de prevenção a nível europeu - AESM**

Neste panorama, inicialmente foi apresentado alguns dos incidentes ocorridos com petroleiros em mares europeus, dos quais em termos cronológicos vê-se o curto intervalo entre um incidente e outro, tempo insuficiente para a reposição do equilíbrio ambiental perdido.

Factos que progressivamente deram forma ao quadro jurídico internacional de proteção dos espaços oceânicos, o que demonstra que o Direito Internacional, nesse sentido, evidentemente é mais reativo do que preventivo<sup>140</sup>.

Para Faure, Shan e Han, (2010, p.2) os incidentes com os navios Erika e o Prestige são provas dramáticas de que estas convenções esboçadas desde a década de 60 do século XX, não foram capazes de providenciar compensações e prevenções adequadas e, tal qual a presente

---

<sup>138</sup> Vide: nº18 do Acórdão de 12 de dezembro de 1972. International Fruit Company Processos apensos C-21/72 a C-24/72; nº16 do Acórdão de 14 de julho de 1994. Peralta. Processo C-379/92; nº48 do Acórdão de 3 de junho de 2008. Intertanko. Processo C-308/06 e o nº248 do Parecer 2/15 de 16 de maio de 2017. Acordo de Livre Comércio EU-Singapura.

<sup>139</sup> Vide: nº47 e nº48 do Acórdão de 23 de janeiro de 2014. Manzi e Compagnia Naviera Orchestra. Processo C-537/11.

<sup>140</sup> ZANELLA, Tiago V. *Manual de Direito do Mar*. Editora D'Plácido, Belo Horizonte. 2017. p.510.



propositura, os autores põem em causa se as atuais estruturas legais estão adequadas para lidarem com os danos da poluição marinha.

Em relação às medidas de prevenção a nível da União Europeia, o incidente ocorrido com o Prestige em 2002, revelou a grande suscetibilidade e a pouca capacidade que a Comunidade ainda possuía para recuperar seus mares dos danos causados por derrames de hidrocarbonetos.

Por esta razão, em 2004 a UE por via da Agência Europeia de Segurança Marítima (AESM) com fins de melhorar o seu sistema de segurança marítima, dotou os Estados-Membros costeiros de medidas a criar capacidade de resposta rápida e eficiente às situações de derrame de petróleo em seus mares. Capacidade esta que não substitui a capacidade nacional ou regional, nem mesmo a das indústrias petrolíferas, mas que permite à AESM intervir em caso de incidentes graves<sup>141</sup>.

Sua intervenção preventiva e a sua cooperação se dão, caso seja solicitada, por aditivos económicos e por assistência técnica e científica aos Estados-Membros e à Comissão no domínio da poluição ocorrida.

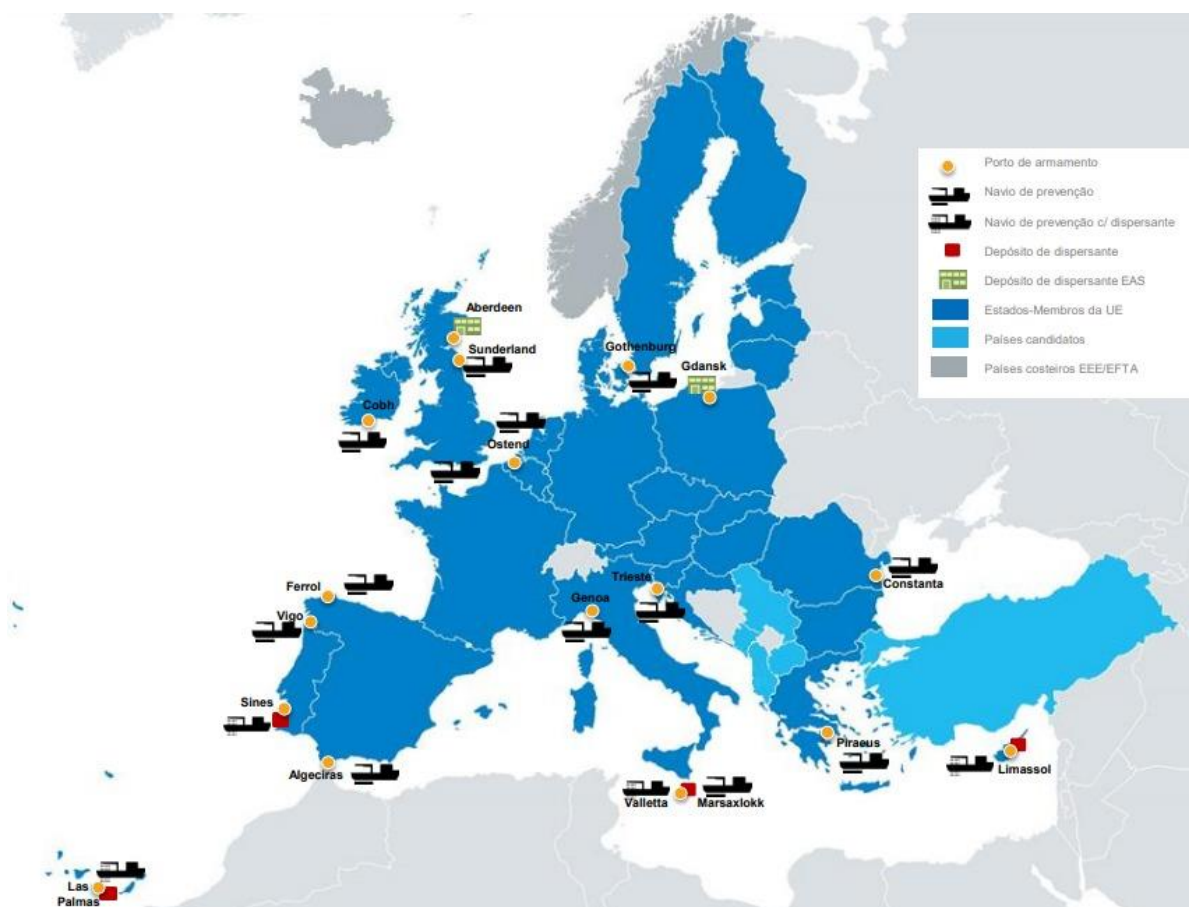
Segundo o relatório emitido pela Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho relativo ao financiamento plurianual das atividades da AESM (2018), sua capacidade de resposta até final de 2016 distribuía-se nas águas europeias (Figura 2) por meio de 17 navios de prevenção (dos quais 4 com pulverizador de dispersantes), 4 depósitos de dispersantes e 2 depósitos de equipamento do serviço de assistência. Responsabilidade ampliada após a adoção da Diretiva 2005/35/CE, relativa à poluição causada por navios<sup>142</sup> juntamente com a detecção de derrames, a incluir às por descargas ilegais.

---

<sup>141</sup> Cf. COM(2018)564 final. p.1.

<sup>142</sup> Cf. JO L 280 de 27.10.2009. Diretiva 2009/123/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 21 de outubro de 2009, que altera a Diretiva 2005/35/CE relativa a poluição por navios e à introdução de sanções em caso de infrações.

**Figura 2:** Distribuição do arsenal da AESM para o combate à poluição nas águas europeias no final de 2016



Fonte: Comissão Europeia. COM (2018)564 final.

Tal atuação, em conjunto com políticas de prevenção adotadas a nível europeu e a nível regional e sub-regional, e mais, com a aplicação uniforme das normas vigentes, contribuíram para a redução dos registos de catástrofes de grandes proporções e de efeitos devastadores nas águas da UE.

Assim a AESM assegura a efetiva implementação da ampla gama de legislações no espaço da Comunidade referente à segurança marítima e aos seus assuntos conexos como a poluição por embarcações.

A título normativo, internacionalmente as intervenções adotadas pela AESM atendem às medidas para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho elencadas no artigo 194º, nº1 e nº3, b) da CNUDM:

1 - Os Estados devem tomar, individual ou conjuntamente, como apropriado, todas as medidas condizentes com a presente Convenção que sejam necessárias para prevenir,

reduzir e controlar a poluição do meio marinho, qualquer que seja a fonte, utilizando para este propósito os meios mais viáveis de que disponham e em conformidade com as suas possibilidades, e devem esforçar-se por harmonizar as suas políticas a esse respeito. [...]

3 - As medidas tomadas, nos termos da presente Parte, devem referir-se a todas as fontes de poluição do ambiente marinho. Estas medidas devem incluir, *inter alia*, as destinadas a reduzir ao máximo possível:

[...]

b) A poluição proveniente de embarcações, em particular medidas para prevenir acidentes e lidar com situações de emergência, garantir a segurança das operações no mar, prevenir descargas intencionais ou não e regulamentar o projeto, construção, equipamento, funcionamento e a tripulação das embarcações;

Ademais, atende também aos demais dispositivos derivados do dispositivo supracitado da Constituição dos Mares como a própria PMI, e a nível regional, com as políticas de regiões que estão mais vulneráveis ao risco de sofrerem danos causados por incidentes com petroleiros e outras descargas em ambiente marinho, como ocorre com a região Atlântica. Por esta razão cabe abordar a política com maior proeminência na cooperação regional para a proteção das águas do Atlântico Nordeste, a Convenção OSPAR.

#### **2.1.4. Medidas a nível regional – OSPAR**

A Convenção para a Proteção do Meio Marinho do Atlântico Nordeste – OSPAR, entrou em vigor em 25 de março de 1998 e substituiu as Convenções de Paris e de Oslo<sup>143</sup>. Possui como partes contratantes além da própria UE, todos os seus Estados-Membros que possuem costa para o Oceano Atlântico (Bélgica, Dinamarca, França, Alemanha, Irlanda, Islândia, Nova Zelândia, Noruega, Portugal, Espanha, Suíça, e Reino Unido) além da Finlândia, Luxemburgo e Suécia que em razão das suas localizações possuem bacias hidrográficas que sofrem influência direta do Atlântico como é o caso do rio Reno.

Outrossim, em cumprimento às obrigações impostas pela DQEM aos Estados Membros integrantes de regiões marinhas que estão sob a sua jurisdição e/ou soberania, insta aplicar-lhes estratégias de cooperação com os demais Estados-Membros que partilham da mesma região ou sub-região, além de programas resultantes de acordos internacionais, tais como as convenções

---

<sup>143</sup> A convenção OSPAR é a união da Convenção de Oslo de 1972 – Convenção para a prevenção da poluição marinha por descargas de navios e aeronaves com a Convenção de Paris – Convenção para a Prevenção da Poluição marinha de origem terrestre.

marinhas regionais<sup>144</sup> como medida de combate e prevenção da problemática da poluição por óleo.

Para tanto, a OSPAR tem estabelecido um alto padrão de proteção sob a legislação internacional que adotem medidas que sejam necessárias para a proteção de áreas marinhas contra os efeitos adversos dos impactos das operações dos navios, por descargas ilegais e incidentais, como é o caso da MARPOL73/78<sup>145</sup>.

Segundo o documento de prioridades do seu Secretariado (2018-2020)<sup>146</sup>, a OSPAR trabalha em cooperação com outras convenções regionais e organizações internacionais, como as instituições da UE, a OMI e organizações não governamentais que estejam tanto quanto engajadas nas metas de boa governança e de desenvolvimento sustentável da Agenda 2030 das Nações Unidas.

A título exemplificativo, a OSPAR lida com a poluição por óleo ou outras questões transversais do Mar do Norte, juntamente com a Comunidade Europeia e sob instrumentos regularizadores da segurança marítima da OMI, a MARPOL 73/78, no combate à poluição por desastres marítimos ou a poluição causada por embarcações e instalações offshore tanto quanto realizam a vigilância e monitorização para a detecção e o combate à poluição incidental e ilegal nesta sub-região com contribuição da AESM<sup>147</sup>.

Portanto, a nível europeu, apesar da legislação da UE ser em muitas questões inspiradas em normas da OMI, as partes contratantes concordam que a OSPAR é a principal plataforma para coordenar os seus trabalhos com vistas a implementar a DQEM no Atlântico Nordeste.

Não apenas porque a mesma garante o desenvolvimento das estratégias marinhas em questões de poluição por embarcações. Mas também porque em cumprimento com as obrigações impostas pela DQEM para os Estados Membros cooperarem entre si<sup>148</sup> e em observância ao artigo 197º da CNUDM<sup>149</sup>, a Comissão OSPAR enquanto cooperadores

---

<sup>144</sup> Vide: art. 4º, 5º e 6º, DQEM.

<sup>145</sup> Cf. OSPAR COMMISSION. *The North-East Atlantic Environment Strategy - strategy of the OSPAR Commission for the protection of the marine environment of the North-East Atlantic (2010-2020)*. 2010. [consult. 19 set. 2019]. Recuperado de [https://www.ospar.org/site/assets/files/1200/ospar\\_strategy.pdf](https://www.ospar.org/site/assets/files/1200/ospar_strategy.pdf).

<sup>146</sup> Idem, *Work priorities for OSPAR Secretariat 2018-2020. (OSPAR Agreement 2010-3)*. 2010. [consult. 19 set. 2019]. Recuperado de [https://www.ospar.org/site/assets/files/1202/ospar\\_secretariat\\_priorities\\_2018-2020.pdf](https://www.ospar.org/site/assets/files/1202/ospar_secretariat_priorities_2018-2020.pdf).

<sup>147</sup> Idem, *Assessment of the impacts of shipping on the marine environment*. 2009. [consult. 23 de setembro de 2019]. Recuperado de: <https://www.ospar.org/documents?v=7156>. p. 11.

<sup>148</sup> Artigo 5º, nº2, DQEM: “Os Estados-Membros que partilham uma região ou sub-região marinha devem cooperar para garantir que, dentro de cada região ou sub-região marinha, as medidas necessárias à consecução dos objetivos da presente diretiva, [...], sejam coerentes e coordenadas em toda a região ou sub-região marinha em causa, [...]”. Artigo 6º, DQEM: “[...] os Estados-Membros devem basear-se, na medida do possível, nos programas e atividades relevantes existentes desenvolvidos no quadro de estruturas resultantes de acordos internacionais, tais como as convenções marinhas regionais”.

<sup>149</sup> Vide: p.15 da presente investigação.

regionais, garante o desenvolvimento das estratégias marinhas em demais atividades humanas com impactos danosos no ecossistema marinho do seu espaço de coordenação, como é o caso da poluição terrestre por plásticos; no esforço conjunto de alcançarem o bom estado ambiental das suas águas como ditam os objetivos da PMI. Ou seja, colabora com a construção de um instrumento legal internacional de obrigações das convenções regionais sob a CNUDM.

## **2.2. Poluição Marinha de origem terrestre: os plásticos nos oceanos e o regime de proteção (Diretiva (EU) 2019/904)**

Como fora exposto no transcorrer desta Parte IV da Tese, a poluição originada das embarcações, em particular as causadas por derrames de petróleo nos mares até então era a preocupação mais imediata em relação às medidas com vistas à proteção dos oceanos sob um vasto quadro jurídico para assegurar o seu bom estado ambiental.

Porém, com a revolução industrial do século XIX e com o surgimento das inovações tecnológicas do século XX, impactos nocivos às sociedades, sobretudo ao ambiente marinho<sup>150</sup> ganharam proporções alarmantes para a vida na Terra.<sup>151</sup>

Em fevereiro de 2017 a ONU divulgou uma campanha inédita a nível global em combate a um tipo de poluição terrestre que apesar da sua dimensão minúscula, tomou grande visibilidade e preocupação nos últimos anos, os microplásticos. A campanha “Clean Seas”<sup>152</sup>, propõe-se a engajar governos, a sociedade civil, atividades pesqueiras, o setor marítimo e o setor privado em ações nacionais e regionais no combate e eliminação dessa que é, na atualidade, uma das maiores ameaças aos oceanos de todo o mundo.

A saber, os microplásticos são minúsculos pedaços de material plástico com menos de 5 milímetros<sup>153</sup> que provêm de situações simples e praticamente imperceptíveis no cotidiano de todos como no uso de palhas, brinquedos, lavagem de roupas sintéticas, desgaste de pneus

---

<sup>150</sup> BARRIENTOS-PARRA, Jorge; SILVA, Ana Carolina. *Os impactos dos avanços tecnológicos, a poluição marinha por petróleo e as repercussões no direito do mar*. Revista de Informação Legislativa: RIL, 54(213). 2017. [consult. 08 abr. 2019]. Recuperado de [http://www12.senado.leg.br/ril/edicoes/54/213/ril\\_v54\\_n213\\_p135](http://www12.senado.leg.br/ril/edicoes/54/213/ril_v54_n213_p135). pp.135-157.

<sup>151</sup> ZANELLA, Tiago Vinicius. *Direito do Mar: textos selecionados*. Vol. I. Juruá Editora, 2015. pp.147-168.

<sup>152</sup> Cf. ONU. *Clean Seas turn the tide on plastic – About*. 2019. [consult. 21 set. 2019]. Recuperado de <https://www.cleansas.org/about>.

<sup>153</sup> Cf. PARLAMENTO EUROPEU. *Microplásticos: origens, efeitos e soluções*. 2018. [consult. 01 abr. 2019]. Recuperado de <http://www.europarl.europa.eu/news/pt/headlines/society/20181116STO19217/microplasticos-origens-efeitos-e-solucoes>.

durante a condução e, na composição de cosméticos como esfoliantes faciais e corporais<sup>154</sup>; até à degradação de objetos maiores, os macroplásticos, com dimensões superiores aos 5mm e que, ambos, podem chegar a representar 81% da causa da poluição no mar por este tipo de lixo, como sacos de plásticos ou redes de pesca que ao fragmentarem-se em partículas minúsculas podem penetrar nos mais diferentes níveis da cadeia alimentar: desde os plânctons, seres vivos que representam a base da cadeia, até a alimentação dos seres humanos.

Quanto às redes de pescas produzidas a partir do *nylon* (material sintético de grande resistência), por serem muitas vezes abandonadas, perdidas ou descartadas nos mares, comumente chamadas de redes de pesca “fantasma”, mantêm-se potencialmente mortíferas a inúmeros seres que se enroscam acidentalmente nas mesmas (*e.g.*: as tartarugas marinhas, aves marinhas, peixes e os mamíferos marinhos)<sup>155</sup>. De outra maneira é dado seguimento à sua nocividade após a sua degradação, pois transformam-se em microplásticos e juntam-se com os mais de 13 milhões de toneladas de plásticos que chegam aos oceanos<sup>156</sup>.

Esse é um problema geralmente vinculado à pesca ilegal, onde os praticantes ao perceberem a aproximação dos agentes fiscalizadores, lançam as suas redes ao mar e em razão das correntes marítimas, essas redes são levadas para todos os mares do mundo.

Segundo a Agência Europeia do Ambiente – AEA (2016) estima-se que, em todo o mundo, exista cerca de 640.000 toneladas de artes de pesca sejam perdidas, abandonadas ou deitadas fora<sup>157</sup> e que desta maneira continuam a capturar peixes e outros animais marinhos ao longo de décadas.

Para além dos impactos ambientais, outra negativa causada pela poluição por plásticos que têm recebido limitada atenção é a respeito da subsistência dos pescadores, uma vez que a ingestão desse poluente pelos seres marinhos, com frequência os leva à obstrução do trato digestivo, conduzindo-os à morte por fome e debilidade, o que gera consequências no potencial reprodutivo das espécies e naturalmente a uma redução na oferta de alimentos para os pescadores. Outros impactos negativos aparentes são os consideráveis em âmbito económico,

---

<sup>154</sup> THOMPSON, Richard; SWAN, Shanna; MOORE, Charles e SAAL, Frederick. *Our Plastic Age*. 2009. Vol 364. Royal Society. 2009. [consult. 21 set. 2019]. Recuperado de <https://royalsocietypublishing.org/doi/full/10.1098/rstb.2009.0054>.

<sup>155</sup> GREGORY, Murray R. Environmental implications of plastic debris in marine settings-entanglement, ingestion, smothering, hangers-on, hitch-hiking and alien invasions. In: R.C. Thompson, C.J. Moore, F.S.vom Saal and S.H. Swan. *Plastic, the environment and human health*. Vol.364. 2009. [consult. 21 set. 2019]. Recuperado de <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2873013/>.

<sup>156</sup> Dados disponíveis em: ONU. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. *Clean Seas: Did you know*. [consult. 21 de setembro de 2019]. Recuperado de: <https://www.cleanseas.org/if-you-cant-reuse-it-refuse-it>.

<sup>157</sup> Cf. AGÊNCIA EUROPEIA DO AMBIENTE. *O lixo nos nossos mares*. 2014. [consult. 10 abr. 2019]. Recuperado de <https://www.eea.europa.eu/pt/sinais-da-aea/sinais-2014/em-analise/o-lixo-nos-nossos-mares>.

cultural, social, estético e comercial em atividades de desporto e recreação aquática, turismo em áreas costeiras e na navegação comercial de larga escala.

Segundo Zanella (2015, p.148), apesar de existirem poucos estudos científicos sobre este problema, a questão vem tomando mais importância e atenção em razão da sua onipresença<sup>158</sup> que se deve à sua característica de flutuabilidade e durabilidade<sup>159</sup>. Assim, considera que somente através de uma atuação conjunta da sociedade internacional, através de acordos e tratados, é que se poderá proteger o espaço marinho contra a poluição por plásticos.

Como exposto no início da Parte IV, a CNUDM no seu artigo 1, nº4, Parte I conceitua genericamente o que seja poluição marinha, o que, entretanto, também contempla a poluição por plástico.

Não obstante, em seu artigo 207º a título de proteção a norma internacional supra, contempla e ao mesmo tempo transfere a obrigação para os Estados em adotar e regulamentar a proteção do meio marinho atuando por intermédio das Organizações Internacionais competentes para prevenir, reduzir e controlar a poluição do ecossistema proveniente de fontes terrestres, ampliando o seu alcance para a fonte de poluição por alijamento (artigo 210º, da CNUDM) que contempla o despejo de detritos de forma deliberada em espaço marinho por embarcações.

Nesse quadro jurídico a OMI, a partir da adoção do Anexo V na Convenção MARPOL73/78, relativo ao despejo de todo o tipo de lixo nos oceanos, normatiza quando, como e onde cada material pode ser lançado ao mar, sendo proibitiva de forma expressa o lançamento de todos os tipos de plásticos, a incluir cabos, redes de pesca de material sintético e sacos plásticos (Regra 3, nº1, a) do Anexo V, Marpol 73/78)<sup>160</sup>.

Zanella (2015, p.164), ressalta a falta de uma Convenção de caráter global que regulamente de forma taxativa a proibição da poluição por plástico, principalmente em virtude da inviável fiscalização por parte da comunidade internacional e pela necessidade de legislação

---

<sup>158</sup> ERIKSEN, Marcus [et al]. 2014. *Plastic Pollution in the World's Oceans: More than 5 Trillion Plastic Pieces Weighing over 250,000 Tons Afloat at Sea*. [consult. 21 set. 2019]. Recuperado de <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0111913>.

<sup>159</sup> A primeira vez que se teve a real dimensão do problema foi em 1997, quando o americano Charles Moore e sua tripulação, passando pela borda do chamado Giro Subtropical do Pacífico Norte, encontrou uma área de 1,3km<sup>2</sup> com cerca de 10 metros de profundidade, repleta de todo objeto possível feito com plástico. Posteriormente Charles Moore criou a Fundação de Pesquisa Marinha Algalita a fim de estudar e promover a discussão acerca da poluição por plástico. Cf. ZANELLA, Tiago Vinicius. *Direito do Mar: textos selecionados*. Vol. I. Juruá Editora, 2015.pp.149-150.

<sup>160</sup> Cf. COMISSÃO COORDENADORA DOS ASSUNTOS DA IMO. *MARPOL 73/78 – Anexo V. Regras para a prevenção da poluição por lixo dos navios*. Recuperado de: [https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/marpol\\_anexo5-05ago.pdf](https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/marpol_anexo5-05ago.pdf).

interna que regulamente a prevenção e as sanções por descumprimento da lei. Justifica que por esta razão a CNUDM se limita, tão somente, a requisitar das partes que lhe são signatárias, uma regulamentação sobre a poluição que advém do seu território.

Cumprindo a essa requisição, a União Europeia em 5 de junho de 2019, Dia Mundial do Ambiente, estabeleceu a Diretiva (UE) 2019/904 do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa à redução do impacto de determinados produtos de plástico no ambiente.

### **2.2.1. Estratégia Europeia para os Plásticos - Diretiva (EU)2019/904**

A partir de um argumento económico a considerar o papel ineficiente dos plásticos de curta duração em termos de custos de produção na economia circular (reutilização e reciclagem), a União Europeia estabeleceu a Diretiva (UE)2019/904<sup>161</sup> como um regime jurídico específico a título de solução para a problemática do aumento da produção de resíduos de plásticos e a sua dispersão no meio ambiente, em particular nos mares e oceanos.

A Diretiva se expressa no intuito estratégico em estabelecer uma economia circular em que a concessão e a produção de plásticos e de produtos derivados desse material respeitem as necessidades de reparar, reutilizar e reciclar em que são desenvolvidos e promovidos materiais mais sustentáveis e não tóxicos de utilização única.

Ligada diretamente às estratégias da Política Marítima Integrada com fins de estabelecer as medidas requeridas pela DQEM (2008/98/CE), que possibilite a consecução ou a manutenção do bom estado ambiental das águas da Comunidade, além de perseguir o objetivo de desenvolvimento sustentável 14 da ONU de proteção do ecossistema marinho, contribuirá para a concretização do objetivo 12 em garantir padrões de consumo e de produção sustentáveis, em uma cooperação contínua a ser plenamente estabelecida até 2030.

Nesse viés, a UE assume uma liderança a nível global na aplicação de tais objetivos com forte poder fomentador a tais mudanças através dos acordos e alianças políticas e económicas

---

<sup>161</sup> JO L 155 de 12.6.2019.



que mantém com grandes potências mundiais, nomeadamente os Estados pertencentes ao G7<sup>162</sup>, ao G20<sup>163</sup> e à ONU<sup>164</sup>.

Além da DQEM, respalda-se juridicamente em outros regimes no domínio dos resíduos que sejam do seu próprio ordenamento ou incorporados no seu direito interno quer enquanto parte signatária, quer através dos acordos realizados por seus Estados-Membros, tais como a CNUDM, a MARPOL 73/78 (anexo V), a Convenção e o Protocolo de Londres de 29 de dezembro de 1972, a Convenção da Basileia de 22 de março de 1989 e a Diretiva 2000/59/CE, que obrigam os Estados Membros a combater o lixo marinho nos casos em que este afete a obtenção de um bom estado ambiental das suas águas<sup>165</sup>.

A ter como objetivo principal a economia circular, a UE reconhece que o grau de ambição e o âmbito das medidas nacionais de prevenção e redução do lixo marinho sofrem diferenças, em particular porque as restrições, ou a olhar por outro ângulo, as mutações sofridas no processo de produção, acarretam entraves a um comércio tradicional que seja resistente às mudanças que o mercado e nesse caso, o ambiente, exigem. Ademais, reconhece que tais mudanças, são realizadas com o receio consciente dos possíveis riscos que o seu potencial competitivo pode sofrer.

Por esta razão a Diretiva (UE) 2019/904, apesar da iniciativa pioneira a nível de abrangência geográfica, lança-se em medidas meticulosas centradas em produtos plásticos de utilização única encontrados tão somente nas zonas de praia da União (Considerando nº7).

A tomar esta posição, a UE desconsidera de forma direta os microplásticos. Embora reconheça-os como contribuídores do lixo marinho, posterga a adoção de medidas imediatas

---

<sup>162</sup> Países pertencentes ao G7, grupo dos países mais industrializados do mundo: Alemanha, Canadá, Estados Unidos, França, Itália, Japão e o Reino Unido.

<sup>163</sup> Países pertencentes ao G20: África do Sul, Alemanha, Arábia Saudita, Argentina, Austrália, Brasil, Canadá, China, Coreia do Sul, Estados Unidos, França, Índia, Indonésia, Itália, Japão, México, Reino Unido, Rússia, Turquia e a União Europeia representada pelo presidente da Comissão Europeia e pelo presidente do Conselho europeu.

<sup>164</sup> Cf. COMISSÃO EUROPEIA. *Plásticos descartáveis: novas regras da UE para reduzir o lixo marinho*. 2018. [consult. 21 set. 2019]. Recuperado de: [https://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-18-3927\\_pt.htm](https://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-3927_pt.htm).

<sup>165</sup> Considerando nº5, Diretiva (UE) 2019/904: Na União, 80% a 85% do lixo marinho é constituído por plástico segundo medições realizadas por meio de contagens nas praias, sendo que os artigos de plástico de utilização única representam 50% e os artigos relacionados com a pesca representam 27% do total. Os produtos de plástico de utilização única incluem um leque variado de produtos de consumo corrente em rápida evolução, que são descartados após terem sido usados uma única vez para os fins a que se destinam, são raramente reciclados e tendem a tornar-se lixo. Uma percentagem significativa das artes de pesca colocadas no mercado não é recolhida para fins de tratamento. Os produtos de plástico de utilização única e as artes de pesca que contêm plástico representam, portanto, um problema particularmente grave no âmbito do lixo marinho, acarretam um sério risco para os ecossistemas marinhos, à biodiversidade e à saúde humana, e causam prejuízos a atividades como o turismo, as pescas e o transporte marítimo.

quanto a esse problema assumindo um papel de mero incentivador da limitação, por parte dos produtores, do uso de microplásticos em suas fórmulas.

É possível que esse posicionamento mais passivo encontre razão na ausência de medidas plenamente eficazes no combate aos microplásticos existentes nos mares, a optar, portanto, por ações ao que sejam visíveis aos olhos humanos.

Contudo, a União na própria Diretiva, retoma uma atitude ativa ao tornar tal regime uma *lex specialis* (uma lei especial), que em seu âmbito de aplicação prevalece, em caso de conflito, até mesmo sobre a Diretiva-Quadro Estratégia Marinha, sob uma narrativa mais rígida e alargada em relação aos requisitos de responsabilização em conformidade com o princípio do poluidor-pagador.

Destarte, a Diretiva em cumprimento à obrigação de cooperação, fomenta a procura de soluções mais inovadoras para modelos de negócios mais sustentáveis e a aplicação de tais medidas por parte dos Estados-Membros com fins de alcançar a redução ambiciosa do consumo de tais produtos de modo a não ser discriminatório a nível de mercado. Reconhecendo o caráter económico ambicioso para a implementação efetiva de uma economia circular em todo o espaço da União Europeia, reconhece a dificuldade que os Estados-Membros possam ter, tomando para si desde já e em evocação ao princípio da subsidiariedade<sup>166</sup>, a faculdade de estabelecer medidas a serem executadas pelas partes envolvidas.

No todo a Diretiva adota medidas de solução que respeitem o princípio da proporcionalidade, ou seja, ações que não ultrapassem o adequadamente menos oneroso, ainda que sugira iniciativas de incentivo de reembolso às práticas de recolha seletiva de produtos plásticos de utilização única.

Por fim, o dispositivo, reforça o objetivo assente na PMI, a proteção do ambiente (marinho), e da saúde humana, sob uma invocação pelo TJUE a todas as Partes vinculadas pela Diretiva à obrigação de considerarem-na essencialmente válida, quanto à prevenção e redução dos impactos gerados por determinados produtos de plástico no meio aquático, na persecução dos objetivos da União Europeia.

---

<sup>166</sup> Vide: Considerando nº36 da Diretiva (UE)2019/904.

### **2.2.2. Medidas de cooperação regional no combate ao lixo marinho nos mares da UE – Comissão OSPAR**

Como se percebe, o lixo marinho de origem terrestre é um problema que ultrapassa a responsabilidade de um único Estado, que deve ser combatido em esforços partilhados entre autoridades competentes, produtores e consumidores. Por esta razão a sua gestão depende da existência de colaborações jurídico-político e administrativas entre os sujeitos regionais, sub-regionais e internacionais.

Dito isto, a OSPAR desempenha um papel importante na promoção do uso sustentável dos oceanos e da conservação dos recursos sob as responsabilidades internacionais emergentes em relação aos mesmos. Como convenção regional, adota medidas de ação que atendam ao que seja necessário para prevenir e eliminar a poluição e, no que for possível, consiga garantir a proteção do espaço marinho através da regulação e gestão das atividades humanas de impacto nesse espaço, fornecendo assim para as partes interessadas avaliações regulares do estado ambiental dos mares do Atlântico Nordeste.

Sensível aos danos causados pelo lixo marinho de origem terrestre, a Comissão OSPAR, elaborou em 2014 um Plano de Ação Regional (RAP)<sup>167</sup> para a prevenção e gestão do lixo marinho do Atlântico Nordeste a ser implementada até 2021.

O RAP é uma política que descreve as diversas ações que serão executadas pela OSPAR com metas a serem alcançadas nesse plano de ação que engloba não apenas o lixo de produtos plásticos de uso único, mas uma ampla diversidade de materiais como metal, madeira, borracha vidro e o papel que são descartados ou involuntariamente perdidos em praias, costas ou em mar, incluindo os materiais que são transportados da terra para dentro do ecossistema marinho pelos rios, por drenagens, pelo sistema de esgotos ou pela ação dos ventos.

Apesar da diversidade de materiais que a OSPAR inclui na sua ação, considera que o lixo plástico é o tipo mais abundante de lixo marinho encontrado na proporção de 90% do lixo encontrado na faixa costeira em amostragens tanto das águas superficiais, quanto do fundo marinho, na sua dimensão macro e micro.

Assim, a RAP objetiva não apenas prevenir e reduzir o lixo marinho do Atlântico Nordeste e o impacto aos seus organismos, mas também apoiar às suas Partes Contratantes no desenvolvimento e na implementação e coordenação dos programas de redução de lixo por ela

---

<sup>167</sup> Cf. OSPAR COMMISSION. *Marine Litter Regional Action Plan*. (2014). [consult. 23 de setembro de 2019]. Recuperado de: <https://www.ospar.org/documents?v=34422>.

implantadas, incluindo neste cenário de cooperação as implementações requeridas, *inter alia*, pela DQEM, pela Agenda da ONU, pela CNUDM, por demais Organizações Internacionais como a OMI, com a implementação do anexo V da MARPOL 73/78, organizações não governamentais, e de maneira antecipada, à Diretiva (UE) 2019/904

Com a RAP, a OSPAR também atende com uma estrutura global assente no princípio da prevenção, a gestão de detritos marinhos a ter em conta em suas medidas, aspetos socioeconômicos e custos eficazes para a redução da entrada do lixo nos mares e também para a retirada do lixo existente nos mares a contar com a participação pública e das partes envolvidas no consumo e na produção sustentável.

Ademais, outras medidas, nos termos da Diretiva 2008/56/CE e nos termos da OEM, são adotadas pelo RAP como as monitorizações dos níveis de lixo marinho na União através da *Joint Assessment and Monitoring Programme* (JAMP) para avaliar a aplicação dos programas nacionais e transnacionais, onde cada Estado-Membro terá de monitorizar regularmente as propriedades e quantidades do lixo marinho. A ter por fim que enviar o resultado de tais avaliações à Comissão Europeia<sup>168</sup>.

### **3. Relatório sobre a avaliação dos programas de medidas dos Estados-Membros ao abrigo da DQEM**

Em 2018 a Comissão enviou ao Parlamento e ao Conselho o Relatório COM(2018)562 final<sup>169</sup>, sobre a avaliação das medidas adotadas nos últimos seis anos pelos Estados-Membros no âmbito de suas competências comeadas pelo princípio da subsidiariedade e da proporcionalidade em cumprimento à DQEM.

Neste Relatório são considerados pontos aqui desenvolvidos como a exigência aos Estados Membros de cooperação com os seus vizinhos em cada região e sub-região em busca do bom estado ambiental dos seus espaços marinhos. Nisto cabe recordar que a DQEM limita o efeito direto da sua obrigatoriedade apenas aos Estados costeiros.

Dentre estes, apenas seis comunicaram as medidas em plano nacional. A saber: Alemanha, Bélgica, Países Baixos, Portugal, Reino Unido e Suécia.<sup>170</sup>

---

<sup>168</sup> Vide: Considerando nº30 da Diretiva (UE)2019/904.

<sup>169</sup> Cf. COM(2018) 562 final. Relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho, de 31 de julho de 2018, sobre a avaliação dos programas de medidas dos Estados-Membros ao abrigo da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha.

<sup>170</sup> Aos demais foram instaurados os respetivos processos por incumprimento.

A excluir os casos de exceção<sup>171</sup> em que circunstâncias de força maior prejudiquem as ações dos Estados à consecução das metas definidas pela Diretiva Marinha, os Estados-Membros conceberam como estratégias diretas a intervenção jurídica como o procedimento de licenciamento e estratégias indiretas como campanhas de sensibilização ou de comunicação para a redução do lixo (*e.g.*), apesar de que em alguns casos por desconhecimento da fonte poluidora ou do tipo de poluente, consideraram que fosse necessário realizar mais estudos em seus programas de monitorização antes de adotarem medidas.

Com enfoque em nossos objetos de investigação, o relatório não especifica de maneira singular a poluição por petróleo proveniente das embarcações. Aborda-o, entretanto, na pluralidade de contaminantes no mar e nos produtos do mar juntamente com produtos farmacêuticos, pesticidas agrícolas e efluentes urbanos.

Assim, extrai-se do relatório que os Estados-Membros pouco adotaram medidas nacionais diretas aos contaminantes<sup>172</sup>, abrigando-se portanto, nas ações decorrentes dos requisitos estabelecidos pelos instrumentos da UE para cumprimentos das Diretivas relativas à poluição proveniente dos navios<sup>173</sup>, nos instrumentos dos compromissos internacionais em vigor como a CNUDM e nos assumidos no âmbito da OMI (MARPOL73/78), além das iniciativas adotadas a nível regional em que a UE é parte contratante como a OSPAR, sem que para isso fossem claros o suficiente de quais ações previstas por estes compromissos foram concretizadas.<sup>174</sup>

A título do artigo 14º da DQEM, países como o Reino Unido e a Suécia, na região do Atlântico Nordeste foram requerentes de exceções à obtenção do bom estado ambiental arguindo segundo o princípio da proporcionalidade, a onerosidade desmedida para a implementação de ações, sem, contudo, apresentarem suficientemente uma justificação técnica.

A Comissão suscita em seu relatório a existência de calendários de execução a serem cumpridos por cada região e sub-região na persecução dos objetivos traçados pela PMI,

---

<sup>171</sup> Oito Estados-Membros comunicaram exceções sob o abrigo do art. 14º da DQEM: Chipre, Finlândia, Letónia, Malta, Países Baixos, Polónia, Reino Unido e Suécia.

<sup>172</sup> Com exceção da Polónia que comunicou novas ações para reduzir os riscos de poluição por hidrocarbonetos e outras substâncias nocivas. As medidas incluem igualmente planos para modernizar a frota fluvial, disposições em matéria de licenciamento para descarga de águas residuais industriais e a melhoria da gestão das águas de sete bacias hidrográficas.

<sup>173</sup> Diretiva 2005/35/CE relativa à poluição por navios e à introdução de sanções em caso de infrações (JO L 280 de 27.10.2009, p.52) e suas alterações, Diretiva 2009/123/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009.

<sup>174</sup> Com exceção de 10 Estados-Membros que introduziram medidas diretas como a regulamentação de descarga de contaminantes, bem como medidas indiretas como a sensibilização e a investigação a tais poluentes. A saber estes Estados-Membros foram: Alemanha, Bélgica, Bulgária, Espanha, Finlândia, França, Malta, Países Baixos, Polónia, Portugal e Suécia.

abrangidos por uma longa lista de instrumentos legislativos e de iniciativas políticas tanto a nível da UE, como a nível internacional, o que não justifica os argumentos levantados por tais Estados Membros.

Apesar das exceções, a maioria (Bélgica, França, Irlanda, Países Baixos e Reino Unido) dos Estados-Membros da região do Atlântico Nordeste acreditam que até 2020 conseguirão atingir o bom estado ambiental do seu espaço marinho, o que só é esperado que aconteça nos mares das demais regiões após este marco.

Em seguida o relatório também aborda a problemática do lixo marinho com destaque à contribuição da DQEM no melhor conhecimento do lixo macro e microscópico, em especial, dos resíduos de plástico.

Apesar da Diretiva (UE) 2019/904, não ter sido base para as ações dos Estados-Membros para esse relatório, as demais legislações da Comunidade em matéria de gestão de resíduos bem como os acordos internacionais e os planos de ação das convenções marinhas regionais como o RAP da OSPAR lhes serviram de fundamento estratégico.

Com exceção da França, a Comissão, considera que as medidas nacionais adotadas para a problemática não provoquem o impacto esperado nem a solução ao alcance pretendido pela União Europeia. Ações limitadas às limpezas de praias e demais ações específicas que reduzam a proliferação de plásticos descartáveis ou a redução dos microplásticos parecem ser pouco desenvolvidas pelos Estados Membros.<sup>175</sup>

Nesse sentido, a França destacou-se por ampliar medidas relativas ao lixo marinho como aumentar a responsabilidade dos produtores, restringir a utilização de certos produtos como a utilização de sacos de plástico descartáveis, a incluir a proibição dos materiais não biodegradáveis<sup>176</sup> em produtos cosméticos e; por harmonizar políticas regionais de prevenção e gestão de lixo com os planos portuários de receção e tratamento de resíduos<sup>177</sup>. Ademais, na questão do lixo marinho apenas Alemanha, Bélgica, Finlândia, França, Países Baixos e Reino Unido esperam atingir um bom estado ambiental estabelecido pela PMI, o que evidentemente clarifica a necessária autorregulação por parte dos Estados como bem descreveu Zanella (2015, p.166):

---

<sup>175</sup> Malta foi o único Estado-Membro que solicitou uma exceção, alegando que ações dos países vizinhos teriam dificultado os seus esforços; contudo, a justificação apresentada parece não estar devidamente fundamentada e não foi apresentado um calendário alternativo.

<sup>176</sup> A proibição tem como início o ano de 2020.

<sup>177</sup> Nesse ponto faz-se uma ressalva, visto que tais práticas limitar-se-ão tão somente às zonas sob influência das marés e de recolha e reciclagem de lixo gerado pelas culturas marinhas.

A crítica que se faz ao direito internacional no combate à poluição marinha por plástico reside na pouca efetividade prática dos seus resultados. [...] A principal causa destes resultados negativos é a falta de regulação específica e obrigacional da prevenção e controle da poluição de origem terrestre. [...]. Esta poluição exige que os próprios países legislem e fiscalizem, até por uma questão de soberania. Difícil imaginar uma convenção multilateral que obrigue um Estado a coibir os modos de poluição de origem terrestre, criando responsabilidade internacional sem a fiscalização do próprio país. Neste viés, o modo mais coerente encontrado ainda é incentivar as nações a inserir no seu direito interno normas para a prevenção e até mesmo sanções contra essa poluição.

Não obstante, a Comissão suscita que os programas e as medidas relativas ao lixo marinho devam ser aprofundados e melhor desenvolvidos ao nível da União para que estejam à par da Estratégia Europeia para os Plásticos na Economia Circular.<sup>178</sup>

No todo, o relatório da Comissão apresenta uma assimetria na obtenção do bom estado ambiental, o que se deve pelo atraso da implementação de algumas medidas conforme exigida pela DQEM ou a falta de coerência a nível regional e sub-regional e sobretudo a falta de ambição de alguns Estados-Membros em contribuir com a política integrada.

Dito isto, a Comissão pondera o aumento da incerteza quanto à suficiência das medidas para o alcance das metas até 2020. Reconhece os esforços realizados em elaborar programas e planos de ações, em integrar diferentes políticas e processos multinível e em criar, por alguns Estados-Membros, novas medidas<sup>179</sup> o que demonstra uma valoração à DQEM.

Porém as problemáticas que afetam os mares são transfronteiriças, necessitando de coordenações eficazes. De modo que a Comissão considera ter sido realizado de forma fragmentada para solucionar problemas como o lixo marinho por plástico, que tem sido resolvido até o momento, apenas a nível da UE.

Nesse sentido Franch (2009, p.119) já teria considerado que a excessiva descentralização que supõe ao que cada Estado-Membro escolha unilateralmente no âmbito das suas estratégias poderia provocar serias dificuldades práticas ao tentarem concentrar entre os Estados-Membros da UE a obrigação de aplicar a DQEM tão somente nas águas marinhas de sua soberania, visto que o meio marinho é único no que a contaminação não respeita fronteiras políticas que eventualmente se tracem.

---

<sup>178</sup> COM (2018) 28 final.

<sup>179</sup> Neste conjunto de estratégias relata-se que 25% dos planos de ação, são consideradas novas medidas adotadas especificamente para efeitos da DQEM.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Da investigação realizada no âmbito das políticas de proteção do meio marinho da União Europeia face às problemáticas transfronteiriças, foi considerada neste panorama de riscos a importância da CNUDM como regime *Magno* na matéria da proteção marinha, em especial ao que diz respeito à Parte XII.

Sua primazia, transversalidade e multidisciplinariedade geram múltiplas garantias normativas que partem das iniciativas individuais dos Estados, às ações conjuntas em esforços de cooperação nos planos sub-regionais, regionais e a nível internacional por via das Organizações Internacionais com fins de alcançar um objetivo comum, o bom estado ambiental do seu espaço marinho.

Outrossim, a nível da União Europeia, foi considerado na investigação os fundamentos das suas atuações partilhadas com os Estados-Membros no domínio do ambiente, com destaque aos princípios de maior proeminência expressa nos ordenamentos que regem as estratégias políticas e programas de ação no combate à poluição marinha ora aqui apresentados, o princípio da subsidiariedade e o da proporcionalidade.

Na investigação, percebeu-se também o avanço que tais políticas de proteção marinha receberam a partir do momento que os danos causados por acidentes com petroleiros tornaram-se visíveis e alarmantes.

Nessa direção, a PMI assente na CNUDM, igualmente multiplicou garantias normativas em seu espaço de gestão. Políticas que apesar do seu inestimável contributo sócio-político económico e ambiental, nasceram incompletas. A exemplo, a DQEM, o pilar ambiental das políticas de proteção marinha da União, em sua dimensão restritiva aos Estados-Membros com mares sob a sua jurisdição, desconsiderou o carácter transfronteiriço das fontes e dos tipos de poluição do objeto de atenção da própria PMI.

Ademais, em investigação pode-se perceber que a título de cumprimento à DQEM, os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade fornecem suporte para inações por parte dos Estados-Membros sujeitando a União a assumir, praticamente sozinha, matérias que a princípio são de competência partilhada.

Nesse sentido, o Relatório da Comissão, COM(2018) 562 final, sobre a avaliação dos programas de medidas dos Estados-Membros ao abrigo da DQEM, evidenciou a falta de ambição e comprometimento por parte dos Estados-Membros em cumprir os requisitos da política de cooperação ao escusarem-se na excessiva onerosidade que a implementação de



medidas de proteção marinha poderiam lhes gerar, sem que para isso, houvessem avaliado a necessidade e adequação das supostas ações.

Ademais, tal Relatório também expressa que os mesmos pouco adotaram medidas nacionais às problemáticas, abrigando-se nas ações estabelecidas pelos instrumentos internacionais já existentes, seja os de ordem interna da União, seja os de ordem externa, como a MARPOL73/78.

Com isto, a Diretiva (UE) 2019/904 apresenta-se como outra evidência que corrobora essa afirmação. Por um lado, a UE fomenta iniciativas por parte dos Estados-Membros no âmbito da prevenção e redução do lixo marinho por plásticos, por outro, reconhece a dificuldade que possam ter em estabelecer tais medidas. Assumindo para si de maneira antecipada a implementação das medidas nessa matéria.

Por fim, a considerar o panorama apresentado, soa conveniente a existência de múltiplas garantias de proteção ao meio marinho a partir de medidas que assegurem o seu bom estado ambiental e consequentemente a qualidade e a saúde da vida humana. O que não parece ser razoável, como resposta à questão introdutória é a multiplicidade de regimes, normas, convenções a tratar da mesma questão, em busca da mesma solução para iguais problemas universais que desconhecem fronteiras políticas.

O que se considera ser razoável, racional e sensato é a aplicação de uma regulamentação de carácter global assente na primazia do direito internacional para problemáticas transfronteiriças como as investigadas nessa Tese. Um instrumento que não apenas requeira, fomenta ou sugira ações, mas que seja taxativo em suas proibições, sob o baluarte dos princípios elencados na própria CNUDM, principalmente a problemas já conhecidos e que em caso de inações, imponha sanções sumárias aos Estados em relação aos seus recursos.

É de ciência que para tanto envolvem-se questões diversas que fogem à delimitação da investigação, o que não obsta a motivação para futuros desenvolvimentos académicos.

Em suma, por mais que estejamos longe do ideal, muito se avançou de meados do século passado para o início deste em matéria de proteção do ecossistema marinho, com particular contributo da União Europeia. Nesta questão anseia-se sobretudo pela ambição dos Estados na proteção dos mares e oceanos com base em um uso sustentável, tanto quanto avista-se a degradação dos mesmos pela má gestão das atividades humanas em sua fruição.

Em conclusão o Direito Internacional, o Direito Europeu e o Direito do Mar são áreas da ciência jurídico-política que não se encerram em si mesmas, abrem múltiplas rotas para novos conhecimentos que motivam-me, desde já, a dar seguimento nas investigações.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGÊNCIA EUROPEIA DO AMBIENTE. **O lixo nos nossos mares**. 2014. [consult. 10 abr. 2019]. Recuperado de <https://www.eea.europa.eu/pt/sinais-da-aea/sinais-2014/em-analise/o-lixo-nos-nossos-mares>.

ARRIBAS, Gloria Fernández. **Las capacidades de la Unión Europea como sujeto de Derecho Internacional**. Educatori, 2010, ISBN 1138-4026.

BARRIENTOS-PARRA, Jorge; SILVA, Ana Carolina. **Os impactos dos avanços tecnológicos, a poluição marinha por petróleo e as repercussões no direito do mar**. Revista de Informação Legislativa: RIL, 54(213). 2017. [consult. 08 abr. 2019]. Recuperado de [http://www12.senado.leg.br/ril/edicoes/54/213/ril\\_v54\\_n213\\_p135](http://www12.senado.leg.br/ril/edicoes/54/213/ril_v54_n213_p135). pp.135-157.

BECKER-WEINBERG, Vasco. **Joint Development of hydrocarbon deposits in the Law of the Sea**. Springer. 2014. ISBN: 978-3662435694.

CHURCHILL, Robin Rolf; LOWE, Alan Vaughan. **The law of the sea**. 3<sup>ed</sup>. Manchester University Press. Great Britain. 1999. ISBN: 9780719043826.

CNUDM. KOH, T.B. A constitution for the oceans. In: **United Nations Convention on the law of the sea 1982- A commentary**. Vol.I. Martinus Nijhoff Publishers. Center for Oceans Law and Policy. University of Virginia. 2002 a. pp.11– 6.

CNUDM. **United Nations Convention on the law of the sea 1982 - a commentary. Vol. IV. (articles 192 to 278 – final act, Annex VI)**. Martinus Nijhoff Publishers. Center for Oceans Law and Policy. University of Virginia. Dordrecht/Boston/London. 2002 b. ISBN: 079230764X.

CNUDM. **United Nations Convention on the law of the sea 1982 - a commentary. Vol.V. (articles 279 to 320 – final act, Annex I)**. Martinus Nijhoff Publishers. Center for Oceans Law and Policy. University of Virginia. Dordrecht/Boston/London. 2002 c. ISBN: 90-247-3719-2.

COMISSÃO COORDENADORA DOS ASSUNTOS DA IMO. **MARPOL 73/78 – Anexo I. Regras para a prevenção poluição por óleo**. Recuperado de: [https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/marpol\\_anexo1-11ago.pdf](https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/marpol_anexo1-11ago.pdf).

\_\_\_\_\_. **MARPOL 73/78 – Anexo V. Regras para a prevenção da poluição por lixo dos navios**. Recuperado de: [https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/marpol\\_anexo5-05ago.pdf](https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/marpol_anexo5-05ago.pdf).

COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS. **COM (2007) 575 - Uma política marítima integrada para a União Europeia. “Blue Book”**. 2007 a. [consult. 12 set. 2019]. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A52007DC0575>.

\_\_\_\_\_. **SEC(2007) 1278 final. “Blue Book”:Action Plan**. 2007 b. [consult. 12 set. 2019]. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52007SC1278>.

COMISSÃO EUROPEIA. **COM (2014) 254 final: Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das regiões. A inovação na economia azul: materializar o potencial de crescimento e de emprego dos nossos mares e oceanos**. 2014. [consult. 14 set. 2019]. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?qid=1422528426503&uri=CELEX%3A52014DC0254R%2801%29>.

\_\_\_\_\_. **Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho. Conhecimento do Meio Marinho 2020. COM(2010) 0461 final. Dados e observações sobre o meio marinho com vista a um crescimento sustentável e inteligente**. 2010. [consult. 12 set. 2019]. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52010DC0461&from=EN>.

\_\_\_\_\_. **Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões de 16 de janeiro de 2018: Uma estratégia Europeia para os plásticos na Economia Circular. COM(2018) 28 final**. Estrasburgo. 2018. Recuperado de: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/pt/TXT/?uri=COM:2018:28:FIN>.

\_\_\_\_\_. **Comunicado de Imprensa de 28 de maio de 2018: Plásticos descartáveis: novas regras da UE para reduzir o lixo marinho**. 2018. [consult. 21 set. 2019]. Recuperado de: [https://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-18-3927\\_pt.htm](https://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-3927_pt.htm).

\_\_\_\_\_. **Conhecimento do meio marinho 2020**. 2019 a. [consult. 11 abr. 2019]. Recuperado de [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/marine\\_knowledge\\_2020\\_pt](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/marine_knowledge_2020_pt).

\_\_\_\_\_. **International Ocean Governance: an agenda for the future of our oceans**. 2019 b. [consult. 10 set. 2019]. Recuperado de [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/ocean-governance\\_en](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/ocean-governance_en).

\_\_\_\_\_. **Novas medidas de proteção das nossas costas: fim dos petroleiros de casco simples à vista**. 2002. [consult. 24 abr. 2019]. Recuperado de [https://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-02-1953\\_pt.htm](https://europa.eu/rapid/press-release_IP-02-1953_pt.htm).

COMISSÃO EUROPEIA. **Relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho, de 31 de julho de 2018, sobre a avaliação dos programas de medidas dos Estados-Membros ao abrigo da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha. COM(2018) 562 final. 2018.** [consult. 29 de setembro de 2019]. Recuperado de: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:52018DC0562&from=en#footnoteref75>.

\_\_\_\_\_. **Relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho de 31 de julho de 2018: Avaliação intercalar do Regulamento (UE) n.º911/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de julho de 2014, relativo ao financiamento plurianual das atividades da Agência Europeia da Segurança Marítima no domínio do combate à poluição marinha causada por navios e por instalações petrolíferas e gasíferas. COM(2018)564 final.** [consult. 13 de maio de 2019]. 2018. Recuperado de: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:52018DC0564>.

\_\_\_\_\_. **Science for environment Policy: European Coastal regions at greatest risk from oil spills identified by new risk index.** 2017. [consult. 16 set. 2019]. Recuperado de [https://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/pdf/european\\_coastal\\_regions\\_greatest\\_risk\\_oil\\_spills\\_new\\_risk\\_index\\_484na3\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/pdf/european_coastal_regions_greatest_risk_oil_spills_new_risk_index_484na3_en.pdf).

\_\_\_\_\_. **Study on the economic benefits of Marine Protected Areas – Literature review analysis.** 2018. [consult. 18 abr. 2019]. Recuperado de [https://www.msp-platform.eu/sites/default/files/ea0318223enn.en\\_\\_0.pdf#page34](https://www.msp-platform.eu/sites/default/files/ea0318223enn.en__0.pdf#page34). ISBN: 9789292023799.

COPERNICUS. **About Copernicus.** 2019. [consult. 14 set. 2019]. Recuperado de <https://www.copernicus.eu/en/about-copernicus>.

CZYBULKA, Detlef. Part XII Protection and preservation of the marine environment. In: Proelss, **United Nations Convention on the Law of the Sea – A commentary.** 1st edition, C.H.Beck-Hart-Nomos, 2017. ISBN: 9781849461924.

DGAM, DIREÇÃO-GERAL DA AUTORIDADE MARÍTIMA DE PORTUGAL. **Guia de apoio ao combate à poluição do mar por hidrocarbonetos e outras substâncias perigosas.** Lisboa: Ministério da Defesa Nacional - Marinha. 2011. [consult. 5 de março de 2019]. Recuperado de [https://www.amn.pt/DCPM/Documents/MTAMN%201%20\(A\)\\_guia%20de%20apoio.pdf](https://www.amn.pt/DCPM/Documents/MTAMN%201%20(A)_guia%20de%20apoio.pdf)

DGPM. DIREÇÃO-GERAL DE POLÍTICA DO MAR. **Acordo de Lisboa (Atlântico Nordeste). Acordo de cooperação para a proteção das costas e águas do Atlântico Nordeste contra a poluição.** [consult. Em 21 de setembro de 2019]. Recuperado de: [https://docs.wixstatic.com/ugd/eb00d2\\_6938ce6d141a496b95c9cbe18224e371.pdf](https://docs.wixstatic.com/ugd/eb00d2_6938ce6d141a496b95c9cbe18224e371.pdf).

DGPM. DIREÇÃO-GERAL DE POLÍTICA DO MAR. **Acordo de Lisboa.** Recuperado de: <https://www.dgpm.mm.gov.pt/acordo-lisboa>.

DIOGO, Luís da Costa; JANUÁRIO, Rui. **Direito Internacional do Mar e temas de direito marítimo.** Áreas Editora, 2000. ISBN: 9789728472115.

DOMINGUES, Carmen-Paz Martí. *Política Marítima Integrada*. (2019). [consult. 12 set. 2019]. Recuperado de [http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/pt/FTU\\_3.3.8.pdf](http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/pt/FTU_3.3.8.pdf).

DUARTE, Maria Luísa. **União Europeia e Direitos Fundamentais – no espaço da internormatividade**. AAFDL, 2006. ISBN: 5606939005762.

\_\_\_\_\_. **União Europeia – Estática e Dinâmica da ordem jurídica eurocomunitária**. Vol. I. Editora Almedina, 2011. ISBN: 9789724045238.

ECONOMIA AZUL. **Economia azul a nova economia do mar**. 2010. [consult. 18 jun. 2019]. Recuperado de <https://www.economiaazul.pt/#/economiaazul/>.

ENES, Maria da Graça Jerónimo. **Unidade e diferenciação no direito da União europeia: a diferenciação como um princípio estruturante do sistema jurídico da união**. – (Teses de doutoramento). Editora Almedina, Coimbra, 2017. ISBN: 9789724065076.

ERIKSEN, Marcus [et al]. 2014. **Plastic Pollution in the World's Oceans: More than 5 Trillion Plastic Pieces Weighing over 250,000 Tons Afloat at Sea**. [consult. 21 set. 2019]. Recuperado de <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0111913>.

ESTATUTO DO TRIBUNAL INTERNACIONAL DE JUSTIÇA. **Statute of the International Court of Justice**. 1946. [consult. 01 mar. 2019]. Recuperado de <https://www.icj-cij.org/en/statute>.

FAIRHURST, John. **Law of the European Union**. Pearson Education Limited, 5º ed. 2006. ISBN: 9781405812337.

FAURE, Michael; LIXIN, Han e HOUGJUN, Shan. **Maritime pollution liability and policy: China, Europe and the US**. Vol. 13 Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International. 2010. ISBN: 9789041128690.

FRANCH, Valentin Bou. La política marítima de la Unión Europea y su contribución a la prevención de la contaminación marina. In: Jorge Pueyo Losa; Julio Jorge Urbina. (coord.). **La cooperación internacional em la ordenación de los mares y oceanos**. 1ºed. Iustel. Españã. 2009. ISBN: 9788498900613. pp.89-133.

FRANK, Veronica. **European Community and Marine Environmental Protection in the International Law of the Sea: Implementing Global Obligations at the Regional Level (Publications on Ocean development; V.58)**. Ed. Martinus Nijhoff Publishers. Leiden/Boston. 2007. ISBN: 9789004156951.

GERVEN, Walter Van. **“The effect of proportionality on the Action of Member States of the European Community: National Viewpoints from Continental Europe”**. In **The principle of proportionality in the Laws of Europe**. Hart Publishing, 1999. ISBN: 9781847312976.

GESAMP. **Joint Group of experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection**. 2019. [consult. 03 set. 2019]. Recuperado de <http://www.gesamp.org/>.

\_\_\_\_\_. **The State of the Marine Environment. Reports and Studies**. Nº39. 1990. [consult. 03 set. 2019]. Recuperado de <http://www.gesamp.org/publications/the-state-of-the-marine-environment>.

GORJÃO-HENRIQUES, Miguel. **Direito da União: história, direito, cidadania, mercado interno e concorrência**. 8ª ed. Editora Almedina. Coimbra. 2017. ISBN: 9789724070858.

GREGORY, Murray R. Environmental implications of plastic debris in marine settings-entanglement, ingestion, smothering, hangers-on, hitch-hiking and alien invasions. In: R.C. Thompson, C.J. Moore, F.S.vom Saal and S.H. Swan. **Plastic, the environment and human health**. Vol.364. 2009. [consult. 21 set. 2019]. Recuperado de <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2873013/>. ISSN: 1471-2970.

HECK, Mariana. **A ação normativa da organização marítima internacional e seus instrumentos em face da poluição marítima por óleo causada por navios**. Revista de Direito Internacional. Vol. IX. Nº 3. 2012. DOI: 10.5102/rdi.v9i3.2051.

IGLESIAS, María Teresa Ponte; LOSA, Jorge Pueyo. “Los instrumentos transversales de la Política Marítima Integrada: Un marco para el crecimiento económico y la protección del medio ambiente marino. In: Jorge Pueyo Losa; Julio Jorge Urbina (coord.). **La gobernanza marítima europea. Retos planteados por la reforma de la política pesquera común**. 1ª ed. Pamplona. Editora Aranzadi. 2016. pp.33-71. ISBN: 9788491350132.

IML, Instituto dos Mares da Lusófia. **A delimitação da Plataforma Continental: a questão dos vizinhos**. 2010. [consult. 01 mar. 2019]. Recuperado de <http://www.imlusofonia.org/index.php/atividades/jornadas-em-2010/236-mestre-alexandra-von-boehm-amolly>.

IMO, International Maritime Organization. **Estados Miembros, organizaciones intergubernamentales y organizaciones no gubernamentales (ONG)**. 2019 a. [consult. 16 set. 2019]. Recuperado de <http://www.imo.org/es/About/Membership/Paginas/Default.aspx>.

\_\_\_\_\_. **List of IMO Conventions**. 2019 b. [consult. 10 set. 2019]. Recuperado de <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Default.aspx>.

ITLOS, International Tribunal for the Law of the Sea. **Caso nº10 de 9 de novembro de 2001. MOX Plant Case (Ireland versus United Kingdom). Pedido de medidas provisórias e declaração do Caso da Irlanda.** Recuperado de: [http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no\\_10/request\\_ireland\\_e.pdf](http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_10/request_ireland_e.pdf).

\_\_\_\_\_. **MOX Plant Case (Ireland versus United Kingdom). Medidas provisionais. Resposta escrita do Reino Unido de 15 de novembro de 2001.** Recuperado de: [http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no\\_10/response\\_uk\\_e.pdf](http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_10/response_uk_e.pdf).

\_\_\_\_\_. **MOX Plant Case (Ireland versus United Kingdom). Medidas Provisionais. Decisão de 03 de dezembro de 2001, ITLOS. Reports (2001).** Recuperado de: <https://www.itlos.org/cases/list-of-cases/case-no-10/>.

\_\_\_\_\_. **Case Concerning Land em ITLOS, Case Concerning Land Reclamation by Singapore in and Around the Straits of Johor (Malaysia v. Singapore), Case nº12. Medidas Provisórias. Order de 8 de outubro de 2003, ITLOS reports (2003).** Recuperado de: <https://www.itlos.org/cases/list-of-cases/case-no-12/>.

\_\_\_\_\_. **General Information.** 2019. [consult. 20 jun. 2019]. Recuperado de <https://www.itlos.org/general-information/>.

JORNAL OFICIAL DAS COMUNIDADES EUROPEIAS. **Decisão 93/626/CEE do Conselho Relativa à celebração da Convenção sobre a diversidade biológica.** [JO L 309 de 13.12.1993]. 1993. Recuperado de: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=OJ:L:1993:309:FULL&from=PT>. ISSN: 10129219.

\_\_\_\_\_. **Decisão 98/392/CE do Conselho de 23.3.1998, relativa à celebração pela Comunidade Europeia da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, e no Acordo de 28 de julho de 1994 relativo à aplicação da Parte XI da CNUDM.** [JO L 179 DE 23.6.1998]. 1998. Recuperado de: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=OJ:L:1998:179:FULL&from=PT>. ISSN: 10129219.

JORNAL OFICIAL DA UNIÃO EUROPEIA. **Diretiva 2005/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 7 de setembro de 2005, relativa à poluição por navios e à introdução de sanções em caso de infrações.** [JO L 255 de 30.9.2005 ]. 2005. [consult. 20 de abril de 2019]. Recuperado de: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32005L0035>.

\_\_\_\_\_. **Diretiva 2008/56/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 17 de junho de 2008, que estabelece um quadro de acção comunitária no domínio da política para o meio marinho (Diretiva Quadro Estratégia Marinha).** [JO L 164 de 25.6.2008]. 2008. [consult. 12 de abril de 2019]. Recuperado de: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=celex:32008L0056>.

JORNAL OFICIAL DA UNIÃO EUROPEIA. **Diretiva 2009/123/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 21 de outubro de 2009, que altera a Diretiva 2005/35/CE relativa a poluição por navios e à introdução de sanções em caso de infrações.** [JO L 280 de 27.10.2009]. 2009. Recuperado de: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32009L0123>.

\_\_\_\_\_. **Regulamento (UE) nº 1255/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de novembro de 2011, que estabelece um programa de apoio ao aprofundamento da política marítima integrada.** [JO L321, de 5.12.2011] 2011. [consult. 12 set. 2019]. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32011R1255>.

\_\_\_\_\_. **Tratado de Funcionamento da União Europeia (Versão Consolidada).** [JO C 326 de 26.10.2012]. Recuperado de: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=celex%3A12012E%2FTXT>.

\_\_\_\_\_. **Diretiva 2014/89/UE do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de julho de 2014, que estabelece um quadro para o ordenamento do espaço marítimo.** [JO L 257 de 28.8.2014]. 2014 b. [consult. 23 de agosto de 2019]. Recuperado de [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=uriserv:OJ.L\\_.2014.257.01.0135.01.POR](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2014.257.01.0135.01.POR).

\_\_\_\_\_. **Tratado da União Europeia (versão consolidada).** [JO C 202 de 7.6.2016]. Recuperado de: [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:9e8d52e1-2c70-11e6-b497-01aa75ed71a1.0019.01/DOC\\_2&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:9e8d52e1-2c70-11e6-b497-01aa75ed71a1.0019.01/DOC_2&format=PDF).

\_\_\_\_\_. **Diretiva (UE) 2017/845 da Comissão de 17 de maio de 2017 que altera a Diretiva 2008/56/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita à lista indicativa de elementos a ter em conta na elaboração das estratégias marinhas.** [JO L 125 de 18.5.2017]. 2017 a. [consult. 12 set. 2019]. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32017L0845>.

\_\_\_\_\_. **Decisão (UE) 2017/848 da Comissão de 17 de maio de 2017 que estabelece os critérios e as normas de avaliação do bom estado ambiental das águas marinhas, bem como especificações e métodos normalizados para a sua monitorização e avaliação, e que revoga a Decisão 2010/477UE.** [JO L 125 de 18.5.2017]. 2017 b. [consult. 19 set. 2019]. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:32017D0848&from=EN>.

\_\_\_\_\_. **Diretiva 2019/904 do Parlamento Europeu e do Conselho de 5 de julho de 2019.** [JO L 155 de 12.6.2019]. 2019. [consult. 19 de julho de 2019]. Recuperado de: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32019L0904>.

MACHADO, Jonatas E.M. **Direito da União Europeia.** – 2ª ed. Coimbra Editora. 2014. ISBN:9789723222807.



MARTINS, Ana Maria Guerra. **Manual de direito da União Europeia – Após o Tratado de Lisboa**. 2ª ed. Editora Almedina. Coimbra. 2018. ISBN: 9789724069296.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. **Caderno de debates - Agenda 21 e Sustentabilidade**. 2013. [consult. 14 ago. 2019]. Recuperado de [https://www.mma.gov.br/estruturas/agenda21/\\_arquivos/CadernodeDebates9.pdf](https://www.mma.gov.br/estruturas/agenda21/_arquivos/CadernodeDebates9.pdf).

\_\_\_\_\_. **Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento (1992). Agenda 21 - global (íntegra)**. [consult. 14 ago. 2019]. Recuperado de [http://www.meioambiente.pr.gov.br/arquivos/File/agenda21/Agenda\\_21\\_Global\\_Integra.pdf](http://www.meioambiente.pr.gov.br/arquivos/File/agenda21/Agenda_21_Global_Integra.pdf).

MIRANDA, Jorge. **Curso de Direito Internacional Público**. Editora Princípia. Cascais. 2004. ISBN: 9789728818180.

ONU. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convention on the Intergovernmental Maritime Consultative Organization**. Geneva. 1948. [consult. Em: 16 de setembro de 2019]. Recuperado de: [https://treaties.un.org/doc/Treaties/1958/03/19580317%2005-05%20PM/Ch\\_XII\\_1p.pdf](https://treaties.un.org/doc/Treaties/1958/03/19580317%2005-05%20PM/Ch_XII_1p.pdf).

\_\_\_\_\_. **Vienna Convention on the law of treaties (with annex). Concluded at Vienna on 23 May 1969**. 1969. [consult. 02 mar. 2019]. Recuperado de <https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%201155/volume-1155-i-18232-english.pdf>.

\_\_\_\_\_. **United Nations Conference on the Human Environment (Stockholm Conference). 1972**. [consult. 09 ago. 2019]. Recuperado de <https://sustainabledevelopment.un.org/milestones/humanenvironment>.

\_\_\_\_\_. **United Nations Convention on the Law of the Sea**. 1982. Recuperado de: [https://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf).

\_\_\_\_\_. **Convention on Biological Diversity**. 1992. [consult. 09 ago. 2019]. Recuperado de <https://www.cbd.int/doc/legal/cbd-en.pdf>.

\_\_\_\_\_. **Aichi Biodiversity Targets**. 2013. [consult. Em: 17 de abril de 2019] Recuperado de: <https://www.cbd.int/doc/strategic-plan/targets/compilation-quick-guide-en.pdf>.

\_\_\_\_\_. **Clean Seas turn the tide on plastic – About**. 2019. [consult. 21 set. 2019]. Recuperado de <https://www.cleanseas.org/about>.

\_\_\_\_\_. **Clean Seas: Did you know**. [consult. 21 de setembro de 2019]. Recuperado de: <https://www.cleanseas.org/if-you-cant-reuse-it-refuse-it>.

ORTEGA, Manuel Medina. La incorporación del derecho internacional del mar em el ordenamento jurídico de la unión europea. In: **La Contribución de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar a la buena gobernanza de los mares y oceanos**. Vol. I. mjnEditorale Scientifica. AssIDMer, 2014. ISBN: 978-88-6342-638-0.

OSPAR COMISSION. **Assessment of the impacts of shipping on the marine environment**. 2009. [consult. 23 de setembro de 2019]. Recuperado de: <https://www.ospar.org/documents?v=7156>. ISBN: 9781906840808.

\_\_\_\_\_. **The North-East Atlantic Environment Strategy: Strategy of the OSPAR Commission for the protection of the marine environment of the North-East Atlantic (2010-2020). (OSPAR Agreement 2010-3)**. 2010. [consult. 19 set. 2019]. Recuperado de [https://www.ospar.org/site/assets/files/1200/ospar\\_strategy.pdf](https://www.ospar.org/site/assets/files/1200/ospar_strategy.pdf).

\_\_\_\_\_. **Marine Litter Regional Action Plan. (2014)**. [consult. 23 de setembro de 2019]. Recuperado de: <https://www.ospar.org/documents?v=34422>. ISBN: 9781906840860.

\_\_\_\_\_. **Work priorities for OSPAR Secretariat 2018-2020**. [consult. 19 set. 2019]. Recuperado de [https://www.ospar.org/site/assets/files/1202/ospar\\_secretariat\\_priorities\\_2018-2020.pdf](https://www.ospar.org/site/assets/files/1202/ospar_secretariat_priorities_2018-2020.pdf).

PARLAMENTO EUROPEU. **Microplásticos: origens, efeitos e soluções**. 2018. [consult. 01 abr. 2019]. Recuperado de <http://www.europarl.europa.eu/news/pt/headlines/society/20181116STO19217/microplasticos-origens-efeitos-e-solucoes>.

\_\_\_\_\_. **Política Marítima Integrada**. 2019. [consult. 18 mai. 2019]. Recuperado de <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/pt/sheet/121/politicamaritima-integrada>.

PEREIRA, André Gonçalves & QUADROS, Fausto de. **Manual de Direito Internacional Público**. 3ª ed., revista e aumentada (reimpressão). Coimbra: Editora Almedina, 1995.

PIASSI, Fabiana A. do V. V.; FLÔR, Claudio R. de A.. A Organização Marítima Internacional e o Jogo Simulado como uma ferramenta de experimentação na segurança marítima do Atlântico Sul In: Thiago Carvalho Borges; Tiago V. Zanella; André de Paiva Toledo; Leonardo de Camargo Subtil & Olindo Francisco Borges [Orgs.]. **Direito do mar: Reflexões, Tendências e Perspectivas**. Vol. I. Ed. D'Plácido, Belo Horizonte. 2017. ISBN: 9788584255733. pp.159–174.

PINTO, Ana Rita Babo. **Direito do mar: internacionalização do direito europeu ou europeização do direito internacional?** 2015. [consult. 19 de junho de 2019]. Recuperado de: [https://www.vda.pt/xms/files/v1/Publicacoes/2015/Direito\\_do\\_mar\\_artigo\\_preliminar\\_e\\_biblio.pdf](https://www.vda.pt/xms/files/v1/Publicacoes/2015/Direito_do_mar_artigo_preliminar_e_biblio.pdf).

QUADROS, Fausto de. **Direito da União Europeia**. 2º ed. Editora Almedina, 2008. ISBN 9789724050713.

RIBEIRO, Marta Chantal da Cunha Machado [et al]. **Políticas Públicas do Mar: Para um novo conceito estratégico nacional – (obras coletivas)**. Editora Esfera do Caos Editores. Lisboa. 2010 a. ISBN: 9789896800161.

\_\_\_\_\_. **A proteção da biodiversidade marinha através de áreas protegidas nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição do Estado: discussões e soluções jurídicas contemporâneas. O caso português – (Tese de Doutoramento)**. Faculdade de Direito da Universidade do Porto. Portugal. 2010 b.

ROTHWELL, Donald; STEPHENS, Tim. **The international law of the sea**. Oxford; Portland, Oregon. Hart Publishing. 2016. ISBN: 9781782256847.

SCHÜTZE, Robert. **European Union Law**. Cambridge University Press. United Kingdom. 2015. ISBN: 9781107416536.

TANAKA, Yoshifumi. **The international law of the sea**. Cambridge University Press. 2012. ISBN: 978-0521279529.

THOMPSON, Richard; SWAN, Shanna; MOORE, Charles e SAAL, Frederick. **Our Plastic Age**. 2009. Vol 364. Royal Society. 2009. [consult. 21 set. 2019]. Recuperado de <https://royalsocietypublishing.org/doi/full/10.1098/rstb.2009.0054>. ISSN: 1471-2970.

TJUE. TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA. **Acórdão de 17 de dezembro de 1970. Case 11/70 – Einfuhr- und Vorratsstelle Getreide. Internationale Handelsgesellschaft**. Recuperado de: <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=en,T,F&num=11-70>.

\_\_\_\_\_. **Acórdão de 31 de março de 1971, AETR, – Processo 22/70. ECLI:EU:C:1971:32**. [consult. 14 set. 2019]. Recuperado de: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/ALL/?uri=CELEX:61970CJ0022>

\_\_\_\_\_. **Acórdão TJCE, de 8 de junho de 1971, Proc.78/70, Deutsche Grammophon**. Recuperado de: <http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?jsessionid=9ea7d2dc30dbc2a545911863424985a6e8e483a9daa0.e34KaxiLc3qMb40Rch0SaxuKc3v0?text=&docid=88043&pageIndex=0&doclang=PT&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=1541339>.

\_\_\_\_\_. **Acórdão de 12 de dezembro de 1972. International Fruit Company Processos apensos C-21/72 a C-24/72. ECLI:EU:C:1972:115**. Recuperado de: <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-21/72&language=en#>.

TJUE. TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA. **Acórdão de 14 de julho de 1994. Peralta. Processo C-379/92. ECLI:EU:C:1994:296.** Recuperado de: <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=en&num=C-379/92>.

\_\_\_\_\_. **Acórdão de 7 de outubro de 2004. Processo nºC-239/03. ECLI:EU:C:2004:598.** Recuperado de: <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=en&num=C-239/03>.

\_\_\_\_\_. **Acórdão de 30 de maio de 2006. Processo nºC-459/03, caso MOX Plant. ECLI:EU:C:2006:345.** Recuperado de: <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=en&num=C-459/03>.

\_\_\_\_\_. **Acórdão de 3 de junho de 2008. Intertanko e o. Processo C-308/06. ECLI:EU:C:2008:312.** Recuperado de: <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=pt&num=C-308/06>.

\_\_\_\_\_. **Acórdão de 4 de maio de 2010, TNT Express Nederland. Processo C-533/08. ECLI:EU:C:2010:243.** Recuperado de: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=81174&pageIndex=0&doclang=PT&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=1664574>.

\_\_\_\_\_. **Sentença do Tribunal de Justiça de 16 de outubro de 2012. Processo C-364/10. Hungria versus República Eslováquia. ECLI:EU:C:2012:630.** Recuperado de: <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-364/10&language=PT>.

\_\_\_\_\_. **Acórdão de 23 de janeiro de 2014. Manzi e Compagnia Naviera Orchestra. Processo C-537/11. ECLI:EU:C:2014:19.** Recuperado de: <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-537/11&language=EN>.

\_\_\_\_\_. **Acórdão de 17 de julho de 2014, Qurbani. Processo C-481/13. ECLI:EU:C:2014:210.** Recuperado de: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=155104&pageIndex=0&doclang=PT&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=1666135>.

\_\_\_\_\_. **Parecer 2/15 de 16 de maio de 2017. Acordo de Livre Comércio EU-Singapura. ECLI:EU:C:2017:376.** Recuperado de: <http://curia.europa.eu/juris/documents.jsf?language=PT&critereEcli=ECLI:EU:C:2017:376>.

\_\_\_\_\_. **Acórdão de 11 de julho de 2018. Processo C-15/17 – Bosphorus Queen Shipping Ltd. Corp.** Recuperado de: <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=pt&td=ALL&num=C-15/17>.

\_\_\_\_\_. **Acórdão de 20 de novembro de 2018. Processos C-626/15 e C-659/16.** Recuperado de: <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-626/15&language=PT>.

TREVES, Tullio. **Problemas Generales del Derecho Internacional a la luz de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar**. 1984. [consult. 20 jun. 2019]. Recuperado de <https://www.ehu.es/documents/10067636/10451634/1984-Tullio-Treves.pdf/d01d26b1-b572-891b-876c-2add5427a8ed>.

\_\_\_\_\_. **Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar**. 2008. [consult. 20 jun. 2019]. Recuperado de [http://legal.un.org/avl/pdf/ha/uncls/uncls\\_s.pdf](http://legal.un.org/avl/pdf/ha/uncls/uncls_s.pdf).

UNIÃO EUROPEIA. **Regulamento (CE) nº417/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho de 18 de Fevereiro de 2002, relativo à introdução acelerada dos requisitos de construção em casco duplo ou equivalente para os navios petroleiros de casco simples e que revoga o Regulamento (CE) nº2978/94 do Conselho**. [JO L 064 de 07.03.2002]. 2002. [consult. 17 set. 2019]. Recuperado de: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32002R0417:PT:HTML>.

\_\_\_\_\_. **Segurança marítima: introdução acelerada dos petroleiros de casco duplo**. 2011. [consult. 24 abr. 2019]. Recuperado de: [http://publications.europa.eu/resource/cellar/e8842cd5-c1ef-4611-aeda-b2f6e7a7da79.0013.02/DOC\\_2](http://publications.europa.eu/resource/cellar/e8842cd5-c1ef-4611-aeda-b2f6e7a7da79.0013.02/DOC_2).

\_\_\_\_\_. **União Europeia recebe Prémio Nobel da Paz de 2012**. 2012 b. [consult. 09 dez. 2018]. Recuperado de [https://europa.eu/european-union/about-eu/history/2010-today/2012/eu-nobel\\_pt](https://europa.eu/european-union/about-eu/history/2010-today/2012/eu-nobel_pt).

\_\_\_\_\_. **Estratégia para o meio marinho**. 2017. [consult. 11 abr. 2019]. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=LEGISSUM%3A128164>.

\_\_\_\_\_. **Decisão (UE) 2019/851 do Conselho de 14 de maio de 2019, relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, na Organização Marítima Internacional durante a 74.ª sessão do Comité de Proteção do Meio Marinho e a 101.ª sessão do Comité de Segurança Marítima, no que respeita à adoção de determinadas alterações do anexo II da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, do Código Internacional para o Programa Reforçado de Inspeções no âmbito das Vistorias a Graneleiros e Petroleiros, de 2011, do Código Internacional dos Meios de Salvação, dos modelos C, E e P do apêndice à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar e do Código Internacional para a Segurança dos Navios que Utilizam Gases ou outros Combustíveis com Baixo Ponto de Inflamação**. [JO L 139 de 27.5.2019]. 2019. [consult. 16 set. 2019]. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019D0851&from=PT>.

ZANELLA, Tiago Vinicius. **Direito do Mar: textos selecionados**. Vol. I. Juruá Editora, 2015. ISBN: 978853625337-4.

\_\_\_\_\_. **Manual de Direito do Mar**. Editora D'Plácido, Belo Horizonte. 2017. ISBN: 9788584255740.

## **FIGURA 1**

FERNÁNDEZ-MACHO, Javier. **Oil spills can be catastrophic: which European coastal regions are most at risk?**. Publicado por Atlas of Science. 2017. [consult. 26 abr. 2019]. Recuperado de <https://atlasofscience.org/oil-spills-can-be-catastrophic-which-european-coastal-regions-are-most-at-risk/>.

## **FIGURA 2**

COMISSÃO EUROPEIA. **Relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho de 31 de julho de 2018: Avaliação intercalar do Regulamento (UE) n.º911/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de julho de 2014, relativo ao financiamento plurianual das atividades da Agência Europeia da Segurança Marítima no domínio do combate à poluição marinha causada por navios e por instalações petrolíferas e gasíferas. COM(2018)564 final**. [consult. 13 de maio de 2019]. 2018. Recuperado de: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:52018DC0564>.